

50X1-HUM

Page Denied

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ



50X1-HUM

YE. A. MIKULINSKIY
Е. А. МИКУЛИНСКИЙ
Капитан дальнего плавания

PREVENTION OF
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
COLLISIONS OF SHIPS
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ
AT SEA
В МОРЕ

Правила, иллюстрации и пояснения

Amel (Us) to NA Moscow 168-56 19 Jul 56

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ
Москва — 1955

50X1-HUM

Задачи, поставленные Коммунистической партией и Советским правительством о всемерном развитии водного транспорта, претворяются в жизнь. С каждым годом возрастают перевозки морского транспорта, увеличивается число торговых и рыболовных судов.

Для обеспечения успешной работы морского флота наша страна готовит высококвалифицированных специалистов морского дела, полностью овладевших искусством мореплавания.

Однако в работе морского и рыбного флота имеют еще место аварии судов, наносящие существенный ущерб нашему народному хозяйству. Важнейшей задачей работников морского флота является ликвидация аварийности.

Как показывает анализ, значительное количество аварий происходит вследствие столкновений судов. В большинстве своем столкновения происходят из-за недостаточного знания и понимания «Правил для предупреждения столкновений судов в море» со стороны судоводителей.

Известно, что при полном соблюдении судоводителями «Правил для предупреждения столкновений судов в море» подобного рода аварий можно избежать.

Цель этого труда заключается в том, чтобы облегчить судоводителям и другим работникам морского флота, связанным с судовождением, усвоение, понимание и запоминание Правил, что чрезвычайно важно для безопасного мореплавания.

Чтобы не допускать столкновений судов, приносящих ущерб государству, судоводители должны повседневно изучать Правила, вникать в их смысл и беспрекословно их выполнять в своей практической работе.

ПРАВИЛА ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ

(принятые на Лондонской международной конференции по охране человеческой жизни на море, 1948 г.)

Раздел А. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Правило 1

а) Настоящими Правилами должны руководствоваться все суда и гидросамолеты в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда, за исключением положений, предусмотренного в правиле 30. Когда на гидросамолетах вследствие их особой конструкции невозможно полностью соблюдать требования правил, определяющих несение огней и знаков, надлежит придерживаться этих правил настолько близко, насколько позволяют обстоятельства.

б) Правила относительно огней должны соблюдаться во всякую погоду от захода до восхода солнца, и в течение этого времени нельзя выставлять никакие другие огни, которые могут быть ошибочно приняты за предписанные огни, или ухудшать их ви-

димость и отличительные характеристики, или служить помехой для должного наблюдения.

в) В нижеследующих правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:

- (I) слово «судно» включает в себя все виды плавучих средств, кроме гидросамолетов на воде, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде;
- (II) слово «гидросамолет» включает в себя летающую лодку или другой летательный аппарат, способный маневрировать на воде;
- (III) термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой;

- (IV) каждое судно с механическим двигателем, приводимое в движение с помощью парусов, а не посредством механической силы, должно рассматриваться как парусное судно, а каждое судно, которое приводится в движение посредством механической силы, находится ли оно под парусами или без них, должно рассматриваться как судно с механическим двигателем;
- (V) судно (или гидросамолет) на воде считается «на ходу», если оно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу или не стоит на мели;
- (VI) термин «высота над корпусом» означает высоту над самой верхней сплошной палубой;
- (VII) длина и ширина судна должны приниматься такие, какие указаны в его судовом свидетельстве;

- (VIII) за длину и ширину гидросамолета должны быть приняты соответственно его максимальные длина и размах крыльев, указываемые в документе о его пригодности к полету или определенные измерением в случае отсутствия такого документа;
- (IX) слово «видимый» применительно к огням означает видимый в темную ночь при ясной атмосфере;
- (X) термин «короткий звук» означает звук длительностью около 1 сек.;
- (XI) термин «продолжительный звук» означает звук длительностью от 4 до 6 сек.;
- (XII) слово «свисток» означает свисток или сирену;
- (XIII) слово «тонны» означает брутто-регистрационные тонны.

Раздел Б. ОГНИ И ЗНАКИ

Правило 2

а) Судно с механическим двигателем, когда оно на ходу, должно нести:

- (I) На фок-мачте или впереди фок-мачты, или, если судно без фок-мачты, то в носовой части

судна — яркий белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 20 румбов (225°), установленный таким образом, чтобы его свет был видимым по 10 румбов (112½°) с каждого борта судна, т. е. от направления прямо по носу до

2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза с каждого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 5 миль.

- (II) Либо впереди, либо сзади белого огня, упомянутого в подпункте (I), — второй белый огонь, одинаковый с ним по устройству и силе света. Судам, имеющим длину менее 45,75 м (150 фут.), и судам, занятым буксировкой, не требуется нести этот второй белый огонь, но они могут его нести.
- (III) Эти два белых огня должны быть расположены в диаметральной плоскости судна таким образом, чтобы один из них был по крайней мере на 4,57 м (15 фут.) выше другого и чтобы нижний огонь был впереди верхнего огня. Горизонтальное расстояние между этими двумя белыми огнями должно быть по крайней мере в три раза больше вертикального расстояния. Нижний из этих двух белых огней или, если имеется только один огонь, то этот огонь должен находиться на высоте над корпусом не менее 6,1 м (20 фут.), а если ширина судна превышает 6,1 м (20 фут.), то на высоте над корпусом не менее этой ширины; однако нет необходимости, чтобы этот огонь находился над корпусом судна более 12,2 м (40 фут.). При всех обстоятельствах огонь или огни, в зависимости от того, какой это случай, должны быть установлены таким

образом, чтобы быть отдельно видимыми выше всех других огней и надстроек, препятствующих их видимости.

- (IV) На правом борту — зеленый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 10 румбов ($112\frac{1}{2}^\circ$), и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) назад от его траверза правого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.
- (V) На левом борту — красный огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 10 румбов ($112\frac{1}{2}^\circ$), и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) назад от его траверза левого борта, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.
- (VI) Упомянутые зеленый и красный бортовые огни должны быть снабжены со стороны борта щитами, выдающимися по меньшей мере на 91 см (3 фута) вперед от огня так, чтобы каждый из этих огней не мог быть виден с другого борта судна через нос.
- б) Гидросамолет на ходу на воде должен нести:
- (I) На середине передней части на наиболее видном месте — яркий белый огонь, так устроен-

ный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 220° , и так установленный, чтобы освещать с каждой стороны гидросамолета дугу в 110° , а именно: от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза с каждой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 3 миль.

- (II) Справа или на конце правого крыла — зеленый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 110° , и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза правой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.
- (III) Слева или на конце левого крыла — красный огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 110° , и так установленный, чтобы светить, начиная от направления прямо по носу до 20° назад от его траверза левой стороны, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

Правило 3

- а) Судно с механическим двигателем, буксирующее или толкающее другое судно или гидросамолет, должно в дополнение к его бортовым огням нести два ярких белых огня вертикально один над другим на

расстоянии друг от друга не менее 1,83 м (6 фут.), а когда на буксире находится более одного судна, оно должно нести дополнительный яркий белый огонь на 1,83 м (6 фут.) выше или ниже этих огней, если длина буксира, измеренная от кормы буксирующего судна до кормы последнего буксируемого судна или гидросамолета, превышает 183 м (600 фут.). Каждый из этих огней должен быть такого же устройства и силы света, и один из них должен находиться на том же месте, как и белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт «а» (I), за исключением дополнительного огня, который надлежит нести на высоте не менее чем 4,27 м (14 фут.) над корпусом судна. На судне с одной мачтой такие огни могут быть носимы на мачте.

б) Буксирующее судно должно также выставлять или кормовой огонь, предусмотренный правилом 10, или вместо этого огня небольшой белый огонь позади дымовой трубы или кормовой мачты, чтобы облегчить управление для буксируемого судна, но этот огонь не должен быть виден впереди траверза. Несение белого огня, предусмотренного правилом 2, пункт «а» (II), не обязательно.

в) Гидросамолет на воде, когда он буксирует один или больше гидросамолетов или судов, должен нести огни, предписанные правилом 2, пункт «б» (I, II, III), и в дополнение он должен нести второй белый огонь такого же устройства и силы света, как белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт «б» (I), на одной вертикальной с ним линии, по крайней мере на 1,83 м (6 фут.) выше или ниже этого огня.

Правило 4

а) Судно, лишенное возможности управляться, должно нести на наиболее видном месте, а если оно с механическим двигателем, то вместо огней, предусмотренных правилом 2, пункт «а» (1 и 11), два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга, и такого устройства и силы света, чтобы они были видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

Днем такое судно должно нести на наиболее видном месте два черных шара или подобных им предмета диаметром не менее 61 см (2 фута), расположенных вертикально один над другим; расстояние между ними должно быть не менее 1,83 м (6 фут.).

б) Гидросамолет на воде, лишенный возможности управляться, может нести на наиболее видном месте два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 91 см (3 фута) друг от друга, и такого устройства и силы света, чтобы они были видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, а днем он может нести на наиболее видном месте два черных шара или подобных им предмета диаметром 61 см (2 фута), расположенных вертикально один над другим; расстояние между ними должно быть не менее 91 см (3 фута).

а) Судно, занятое прокладкой или подтягиванием подводного кабеля, постановкой или снятием навигационного знака, или судно, занятое гидрографическими или подводными работами, когда по характеру выполняемой работы оно не может уступить дорогу приближающимся судам, должно нести вместо огней, предусмотренных правилом 2, пункт «а» (1 и 11), три огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний огонь белым, и все они должны иметь такое устройство и силу света, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль. Днем такое судно должно нести на наиболее видном месте три знака диаметром не менее 0,61 м (2 фута) каждый, расположенные вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга, причем верхний и нижний из этих знаков должны иметь шарообразную форму и быть красного цвета, а средний должен иметь форму ромба и быть белого цвета.

г) Суда и гидросамолеты, упомянутые в настоящем правиле, если они не имеют хода, не должны нести цветных бортовых огней, но если они имеют ход, то они должны нести их.

д) Огни и знаки, требуемые согласно настоящему правилу, должны приниматься другими судами и гидросамолетами за сигналы, означающие, что судно (или гидросамолет), показывающее их, лишено возможности управляться и не может поэтому уступить дорогу.

е) Эти сигналы не означают, однако, что судно терпит бедствие и требует помощи. Такого рода сигналы приведены в правиле 31.

Правило 5

а) Парусное судно на ходу и любое судно или гидросамолет на буксире должны нести те же огни, какие предписаны правилом 2 для судна с механическим двигателем или гидросамолета на ходу соответственно, за исключением упомянутых там белых огней, которые они никогда не должны нести. Они также должны нести кормовые огни, предписанные правилом 10, а суда буксируемые, за исключением последнего судна в караване, могут нести вместо упомянутого кормового огня небольшой белый огонь, как это предусмотрено правилом 3, пункт «б».

б) Толкаемое вперед судно должно нести на переднем конце на правой стороне зеленый огонь и на левой стороне красный огонь, которые должны иметь те же характеристики, что и огни, описанные в правиле 2, пункт «а» (IV и V), и иметь ограничительные щиты, как это предусматривается в правиле 2, пункт «а» (VI); при этом должно соблюдаться условие, чтобы на любом количестве толкаемых в группе судов огни были выставлены, как на одном судне.

Правило 6

а) На малых судах, когда из-за плохой погоды или по какой-либо другой существенной причине невозможно укрепить зеленый и красный бортовые огни, эти огни надлежит иметь под руками зажженными и готовыми к немедленному употреблению, а

при приближении других судов или при подходе к ним они должны быть выставлены на соответствующих сторонах заблаговременно, для предупреждения столкновения, таким образом, чтобы они были наиболее ясно видны, и так, чтобы зеленый огонь не был виден с левой стороны, а красный — с правой и чтобы по мере возможности они не были видны далее 2 румбов (22½°) позади траверза соответствующего борта.

б) Чтобы употребление этих переносных огней было безошибочно и удобно, самые фонари, в которых они заключены, должны быть окрашены снаружи в цвета, соответствующие цвету огней, и снабжены надлежащими щитами.

Правило 7

Суда с механическим двигателем менее 40 т суда менее 20 т, идущие на веслах или под парусами, а также гребные шлюпки, когда они на ходу, не обязаны нести огни, упомянутые в правиле 2, но если эти суда не несут их, они должны быть снабжены следующими огнями.

а) Суда с механическим двигателем менее 40 т, за исключением предусмотренных в пункте «б», должны нести:

(1) В носовой части судна на наиболее видном месте и на высоте над палубой не менее 2,75 м (9 фут.) яркий белый огонь, устроенный и установленный так, как предписано

правил 2, пункт «а» (I), и такой силы света, чтобы он был виден на расстоянии не менее 3 миль.

- (II) Зеленый и красный бортовые огни, установленные так, как это предписано правилом 2, пункт «а» (IV и V), и такой силы света, чтобы они были видны на расстоянии не менее 1 мили, или комбинированный фонарь, показывающий зеленый и красный огни, начиная от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза на их соответствующие стороны. Такой фонарь следует нести ниже белого огня не менее чем на 0,91 м (3 фута).

б) Небольшие суда с механическим двигателем, подобным тем, которые имеются на морских судах, могут нести белый огонь на высоте менее 2,75 м (9 фут.) над планштем, но его следует нести выше бортовых огней или комбинированного фонаря, упомянутого в пункте «а» (II) настоящего правила.

в) Суда менее 20 т, идущие на веслах или под парусами, за исключением предусмотренных в пункте «г», должны, если они не несут бортовых огней, нести на наиболее видном месте фонарь, показывающий зеленый огонь с одного борта и красный огонь с другого такой силы света, чтобы быть видимыми на расстоянии не менее 1 мили, и так установленный, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь — с правого борта. Если невозможно уста-

новить этот огонь, он должен держаться наготове для немедленного применения и выставляться заблаговременно для предупреждения столкновения и таким образом, чтобы зеленый огонь не был виден с левого борта, а красный огонь — с правого борта.

г) Небольшие гребные шлюпки, идущие на веслах или под парусами, должны иметь готовым под руками только переносный электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

д) На судах и шлюпках, упомянутых в настоящем правиле, необязательно нести огни и знаки, предписанные правилом 4, пункт «а», и правилом 11, пункт «д».

Правило 8

- а) (I) Лоцманские парусные суда, находящиеся на своей станции при исполнении своих лоцманских обязанностей, и если они не на якоре, не должны показывать огни, установленные для других судов, но должны иметь белый огонь на топе мачты, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и, кроме того, показывать вспышку или вспышки через короткие промежутки времени, никогда не превышающие десяти минут.

(II) На близких подходах к другим судам или при приближении других судов они должны иметь зажженными и в готовности бортовые огни,

которые они должны показывать через короткие промежутки времени для того, чтобы указать направление своего пути, но притом так, чтобы зеленый огонь не показывался на левом борту, а красный — на правом борту.

- (III) Лоцманское парусное судно такого класса, что ему необходимо подходить борт о борт к судну для передачи на него лоцмана, может показывать белый огонь, вместо того чтобы нести его на топе мачты, и может также вместо вышеупомянутых бортовых огней иметь под рукой в готовности фонарь с зеленым стеклом с одной стороны и с красным — с другой для использования, как предписано выше.

б) Лоцманское судно с механическим двигателем, находящееся на своей станции при исполнении своих лоцманских обязанностей, и когда оно не на якоре, должно, кроме огней и вспышек, установленных для лоцманских парусных судов, нести на расстоянии 2,4 м (8 фут.) ниже белого огня на топе мачты красный огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, а также бортовые огни, которые обязаны нести суда на ходу. Яркий прерывистый белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту, может быть использован вместо вспышек.

в) Все лоцманские суда, стоящие на якоре на своих станциях при исполнении своих лоцманских обязанностей, должны нести огни и показывать

вспышки, предписанные в пунктах «а» и «б», за исключением бортовых огней, которые не должны выставляться. Они должны также нести якорный огонь или огни, как это предписано правилом 11.

г) Все лоцманские суда, стоят ли они на якоре или нет, должны, если они не находятся на своих станциях при исполнении лоцманских обязанностей, нести такие же огни, какие несут суда их класса и тоннажа.

Правило 9

а) Рыболовные суда, не занятые рыбной ловлей, должны показывать огни или знаки, предписанные для подобных им по тоннажу судов. Во время рыбной ловли они должны показывать только огни или знаки, предписанные этим правилом, причем их огни или знаки, за исключением особо предусмотренных случаев, должны быть видны на расстоянии не менее 2 миль.

б) Суда, занятые ловлей рыбы крючковыми (буксируемыми) снастями, должны показывать только огни, предписанные соответственно для судна с механическим двигателем или для парусного судна на ходу.

в) Суда, занятые рыбной ловлей сетями или ярусными крючковыми снастями, исключая крючковые (буксируемые) снасти, простирающиеся от судна по горизонтали в море не более 153 м (500 фут.), должны показывать на самом видном месте один белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту, и

в дополнение к этому при подходе к другому судну или при приближении другого судна показывать второй белый огонь ниже первого огня не менее чем на 1,83 м (6 фут.) и отстоящий от него по горизонтали не менее чем на 3,05 м (10 фут.) [на малых беспалубных шлюпках 1,83 м (6 фут.)] в направлении места крепления выметанных снастей.

Днем такие суда должны указывать на род своих занятий выставлением корзины на самом видном месте; то при подходе других судов они должны показывать тот же сигнал в направлении от якорного шара к сетям или снастям.

г) Суда, занятые рыбной ловлей сетями или ярусными крючковыми снастями, исключая крючковые (буксируемые) снасти, простирающимися от судна в море по горизонтали более чем на 153 м (500 фут.), должны показывать на самом видном месте три белых огня, расположенных вертикальным треугольником на расстоянии не менее 31 см (3 фута) друг от друга и так, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту. Когда такие суда имеют ход, они должны показывать надлежные цветные бортовые огни, но когда они не имеют хода, не должны их показывать. Днем они должны выставлять корзину на передней части судна как можно ближе к форштевню и не менее 3,05 м (10 фут.) над ворунином и дополнительно, на самом видном месте, один черный конусообразный знак вершиной вверх. Если они стоят на якоре с выметанными снастями, то при подходе других судов

должны показывать корзину в направлении от якорного шара в торсуру сетей или снастей.

д) Суда, занятые тралением, т. е. протаскиванием драги или другого аппарата по дну или около дна моря, и не стоящие на якоре:

(1) Если они с механическим двигателем, то должны нести на том же месте, где и белый огонь, упомянутый в правиле 2, пункт «а» (1), трехцветный фонарь, устроенный и установленный так, чтобы показывать белый огонь от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) с каждого борта, а зеленый и красный огни от этих 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) с каждого борта до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза правого и левого бортов соответственно; не менее 1,83 м (6 фут.) и не более 3,65 м (12 фут.) ниже трехцветного фонаря — белый огонь в фонаре, так устроенном, чтобы он светил ярким, однообразным и непрерывным светом вокруг по всему горизонту. Они также должны нести кормовой огонь, описанный в правиле 10, пункт «а».

(II) Если они парусные, то должны нести белый огонь в фонаре, так устроенном, чтобы светил ярким, однообразным и непрерывным светом вокруг по всему горизонту, а также при подходе других судов или приближении к ним показывать на самом видном месте вспышку белого огня заблаговременно, чтобы предотвратить столкновение.

(III) Днем каждое из вышеперечисленных судов должно выставлять на самом видном месте корзину.

е) В дополнение к огням, которые требуется выставлять согласно этому правилу, суда, занятые ловлей рыбы, могут, если требуется привлечь внимание приближающихся судов, показывать огонь вспышками. Они могут также использовать промисловые огни.

ж) Каждое судно, занятое ловлей рыбы, стоя на якоре, должно показывать огни или знак, описанные в правиле 11, пункты «а», «б» или «в», а при приближении другого судна или судов показывать дополнительный белый огонь не менее чем на 1,83 м (6 фут.) ниже переднего якорного огня и на расстоянии от него не менее 3,05 м (10 фут.) по горизонтали в сторону выметанных сетей.

з) Если судно во время рыбной ловли остановится вследствие того, что его рыболовная снасть зацепится за скалу или другое препятствие, оно должно в дневное время спустить корзину, требуемую пунктами «а», «г» и «д», и показывать сигнал, описанный в правиле 11, пункт «в». Ночью оно должно показывать огонь или огни, описанные в правиле 11, пункты «а» и «б». Во время тумана, мглы, снегопада, сильного дымления или при других подобных условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, оно должно подавать звуковой сигнал, предписанный правилом 15, пункт «в» (V). Этот сигнал должен также

употребляться при хорошей видимости в случае приближения другого судна.

Примечание. Относительно сигналов во время тумана для рыболовных судов см. правило 15, пункт «в» (IX).

Правило 10

а) Судно на ходу должно нести на своей корме белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 12 румбов (135°), и так установленный, чтобы светить по 6 румбов ($67\frac{1}{2}^\circ$) от направления прямо по корме на каждый борт судна, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль. Такой огонь надлежит нести по возможности на уровне бортовых огней.

Примечание. Для буксируемых и буксирующих судов см. правило 3, пункт «б» и правило 5.

б) На малых судах, когда из-за плохой погоды или других существенных причин невозможно установить этот огонь, следует иметь под рукой готовый к употреблению переносный электрический фонарь или зажженный фонарь и заблаговременно показывать его при приближении догоняющего судна, чтобы предотвратить столкновение.

в) Гидросамолет на воде, когда он на ходу, должен нести на хвостовой части белый огонь, так устроенный, чтобы освещать непрерывным светом дугу горизонта в 140° , и так установленный, чтобы светить по 70° от направления прямо назад на каждую из сторон гидросамолета, и такой силы света, чтобы быть видимым на расстоянии не менее 2 миль.

Правило 11

а) Судно длиной менее 45,75 м (150 фут.), стоя на якоре, должно нести в носовой своей части на самом видном месте белый огонь в фонаре, так устроенном, чтобы яркий, однообразный и непрерывный свет его был видим вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

б) Судно длиной в 45,75 м (150 фут.) и более, стоя на якоре, должно нести на носовой своей части на высоте не менее 6,1 м (20 фут.) над корпусом судна один такой огонь, а на корме или близ кормы судна другой такой же огонь и на такой высоте, чтобы он был ниже носового огня не менее чем на 4,57 м (15 фут.). Оба эти огня должны быть видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.

в) От восхода до захода солнца каждое судно, стоящее на якоре, должно держать на передней части судна на самом видном месте один черный шар диаметром не менее 61 см (2 фута).

г) Судно, занятное прокладкой или поднятием подводного кабеля, постановкой или съёмкой навигационного знака, или судно, занятое гидрографическими или подводными работами, когда оно стоит на якоре, должно нести огни или знака, предписанные правилом 4, пункт «в», в дополнение к тем, которые предписываются соответствующими предшествующими пунктами настоящего правила.

д) Судно, стоящее на мели, должно держать ночью огонь или огни, установленные в пунктах «а» или «б», и два красных огня, предписанных правилом 4, пункт «а». Днем оно должно держать на самом видном месте три черных шара, каждый диаметром не менее 61 см (2 фута), расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м (6 фут.) друг от друга.

е) Гидросамолет на воде длиной менее 45,75 м (150 фут.), стоя на якоре, должен держать на самом видном месте белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

ж) Гидросамолет на воде длиной 45,75 м (150 фут.) и более, стоя на якоре, должен держать на самом видном месте белый огонь спереди и белый огонь сзади; оба огня, видимые вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и дополнительно, если размах крыльев гидросамолета более 45,75 м (150 фут.), белый огонь на каждой стороне для указания наибольшего размаха крыльев и видимый, насколько это возможно, вокруг по всему горизонту на расстоянии 1 миль.

з) Гидросамолет, стоящий на мели, должен держать якорный огонь или огни, предписанные пунктами «е» и «ж», и дополнительно может нести два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии 91 см (3 фута) друг от друга и так установленных, чтобы быть видимыми вокруг по всему горизонту.

Правило 12

Каждое судно (или гидросамолет) на воде при необходимости привлечь к себе внимание может в дополнение к огням, которые оно должно нести согласно настоящим Правилам, показывать вспышки света, или производить взрывы, или подавать другой действительный звуковой сигнал, но такой, который не мог бы быть по ошибке принят за один из сигналов, установленных настоящими Правилами.

Правило 13

а) Ничто в настоящих Правилах не может препятствовать действию любых особых правил, устанавливаемых правительством любой страны относительно дополнительных стационарных и сигнальных огней для военных кораблей, для судов, идущих в конвое, или для гидросамолетов на воде; или к установлению опознавательных сигналов, применяемых судовладельцами, если они утверждены их соответствующими правительствами и должным образом зарегистрированы и опубликованы.

б) В каждом случае, если заинтересованное правительство решит, что военно-морской корабль или какое-либо другое военное судно или гидросамолет по своей конструкции или назначению не может выполнять полностью какое-либо из требований этих Правил в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков без препятствия военным функциям судна или гидросамолета,

то такое судно (или гидросамолет) должно выполнять такие другие требования в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, какие по решению его правительства являются наиболее близкими к настоящим правилам в отношении данного судна или гидросамолета.

Правило 14

Судно, идущее под парусами и в то же время приводимое в движение механическим двигателем, должно нести в дневное время вперед на наиболее видном месте один черный конусообразной формы знак вершиной кверху с диаметром у его основания не менее 61 см (2 фута).

Правило 15

а) Судно с механическим двигателем должно быть снабжено хорошим свистком, приводимым в действие паром или каким-либо заменителем пара и так установленным, чтобы никакое препятствие не мешало распространению звука, и достаточно сильным туманным горном, приводимым в действие механическим способом, а также хорошим колоколом. Нарушенное судно в 20 л и больше должно быть снабжено подобным туманным горном и колоколом.

б) Все сигналы, предписанные этим правилом для судов на ходу, должны подаваться:

(1) судами с механическим двигателем — свистком;

- (II) парусными судами — туманным горном;
- (III) буксируемыми судами — свистком или туманным горном.

в) Во время тумана, мглы, снегопада, сильного ливня или при любых других подобных условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, сигналы, предписанные этим правилом, должны применяться следующим образом.

- (I) Судно с механическим двигателем, имеющее ход, должно подавать через промежутки не более 2 мин. один продолжительный звук.

- (II) Судно с механическим двигателем на ходу, но остановившееся и не имеющее хода, должно подавать через промежутки не более 2 мин. два продолжительных звука с промежутком между ними около 1 сек.

- (III) Парусное судно на ходу должно подавать через промежутки не более 1 мин.: когда оно на правом галсе, — один звук; когда на левом галсе, — последовательно два звука, а при ветре позади траверза — последовательно три звука.

- (IV) Судно, стоящее на якоре, должно через промежутки не более 1 мин. учащенно звонить в колокол приблизительно в течение 5 сек. На судах более 106,75 м (350 фут.) длиной надлежит звонить в колокол на носовой части судна и дополнительно на кормовой части

судна через промежутки не более 1 мин. надлежит подавать гонгом или другим инструментом в течение 5 сек. сигнал, тон и звучание которого не могли бы быть смешаны со звуком колокола. Каждое судно, стоящее на якоре, может дополнительно, в соответствии с правилом 12, подавать последовательно три звука, а именно: один короткий, один продолжительный и один короткий, для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и возможности столкновения.

- (V) Судно с буксиром, судно, занятое прокладкой или подъемом подводного кабеля, постановкой или съёмкой навигационного знака, а также судно на ходу, которое не в состоянии уступить дорогу приближающемуся судну, потому что не может управляться или маневрировать, как это требуется настоящими Правилами, должно вместо сигналов, предписанных в подпунктах (I), (II), (III), подавать через промежутки не более 1 мин. три последовательных звука, а именно: один продолжительный и вслед два коротких звука.

- (VI) Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 1 мин. подавать четыре последовательных звука, а именно: один про-

должительный и за ним три коротких. По возможности этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

- (VII) Судно, стоящее на мели, должно подавать сигнал, предписанный в подпункте (IV), и дополнительно должно делать три отдельных и ясных удара в колокол непосредственно перед и после каждого такого сигнала.

- (VIII) Судно менее 20 м, гребная шлюпка или гидросамолет на воде не обязаны подавать вышеупомянутые сигналы, но если они их не подают, они должны подавать другой подходящий звуковой сигнал через промежутки не более 1 мин.

- (IX) Судно, занятое рыбной ловлей, если оно 20 м и больше, должно через промежутки не более 1 мин. подавать один звук, а вслед за ним звонить в колокол; или вместо этих сиг-

налов оно может подавать звук, состоящий из серии нескольких различных нот высокого и низкого тона.

Правило 16

Скорость судна должна быть умеренной во время тумана и т. п.

- а) Каждое судно или гидросамолет, когда он рулит по воде во время тумана, мглы, снегопада или сильного ливня или при любых других подобных условиях, ограничивающих видимость, должно идти умеренным ходом, тщательно сообразуясь с существующими обстоятельствами и условиями плавания.

- б) Судно с механическим двигателем, услышав, помимо того, впереди своего траверза туманный сигнал другого судна, положение которого не определено, должно, насколько в данном случае позволяют обстоятельства, застопорить свои машины и затем идти с осторожностью, пока не минует опасность столкновения.

Раздел В. ПРАВИЛА ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СУДАМИ

Предварительные замечания

1. При толковании и применении этих Правил любое предпринятое действие должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике.

2. Опасность столкновения может, если позволяют обстоятельства, быть обнаружена тщательным наблюдением за пеленгом приближающегося судна. Если пеленг заметно не изменяется, то очевидно, что существует возможность столкновения.

3. Мореплаватели должны иметь в виду, что гидросамолеты во время посадки или взлета или действующие при неблагоприятных условиях погоды могут оказаться не в состоянии изменить в последний момент задуманное ими действие.

Правило 17

Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом:

а) Судно, идущее полным ветром, должно уступить дорогу судну, идущему круто к ветру.

б) Судно, идущее круто к ветру левым галсом, должно уступить дорогу судну, идущему круто к ветру правым галсом.

в) Когда оба судна идут полным ветром, но разными галсами, то судно, идущее левым галсом, дол-

жно уступить дорогу судну, идущему правым галсом.

г) Когда оба судна идут полным ветром и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром.

д) Судно, идущее по ветру, должно уступить дорогу другому судну.

Правило 18

а) Когда два судна с механическими двигателями идут прямо или почти прямо друг на друга таким образом, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо так, чтобы каждое судно могло пройти одно у другого по левому борту. Настоящее правило применяется лишь в тех случаях, когда суда идут прямо или почти прямо навстречу одно другому и существует опасность столкновения, но оно не применяется к двум судам, которые, продолжая идти своими курсами, могут свободно пройти одно мимо другого. Это правило применяется лишь в тех случаях, когда каждое из двух судов идет прямо или почти прямо навстречу другому; другими словами: в случаях, когда днем каждое судно видит мачты другого судна в створе или почти в створе со своими, а ночью в случаях, когда каждое судно находится в таком положении, что видит оба бортовых огня другого. Это

правило не относится к случаям, когда днем одно судно видит впереди себя другое, пересекающее его курс; или ночью в случаях, когда красный огонь одного судна обращен к красному огню другого или зеленый огонь одного судна обращен к зеленому огню другого, или когда впереди виден один красный огонь, или же когда оба — зеленый и красный — огни встречного судна видны где-либо в стороне, а не впереди по курсу.

б) В отношении этого правила и правила от 19 до 29 включительно, за исключением правила 20, пункта «б», гидросамолет на воде должен считаться судном, и выражение «судно с механическим двигателем» должно соответственно толковаться.

Правило 19

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами таким образом, что может возникнуть опасность столкновения, судно, которое видит другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну.

Правило 20

а) Когда судно с механическим двигателем и парусное судно сближаются такими курсами, что возникает опасность столкновения, за исключением случаев, предусмотренных в правилах 24 и 26, судно с механическим двигателем должно уступить дорогу парусному судну.

б) Всякий гидросамолет на воде, насколько возможно, должен держаться в стороне от всяких судов и не препятствовать их плаванью. Однако при условиях, где существует опасность столкновения, гидросамолет должен выполнять эти правила.

Правило 21

Когда согласно любому из этих правил одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое должно идти прежним курсом и с той же скоростью. Если это последнее окажется вследствие какой-либо причины настолько близко к первому, что столкновение невозможно предотвратить действиями одного уступающего дорогу судна, то оно также должно предпринять действия, которые наилучшим образом помогут избежать столкновения (см. правила 27 и 29).

Правило 22

Каждое судно, которое по настоящим правилам обязано уступить дорогу другому судну, должно, если позволяют обстоятельства, избежать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 23

Каждое судно с механическим двигателем, которое по настоящим правилам обязано уступить дорогу другому судну, должно при приближении к нему, если нужно, уменьшить ход, остановить машину или дать задний ход.

Правило 24

а) Каковы бы ни были предписания, содержащиеся в этих Правилах, каждое судно, обгоняющее другое, должно уступать дорогу обгоняемому судну.

б) Каждое судно, подходящее к другому с направления более 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) позади траверза последнего, т. е. находящееся в таком положении относительно догоняемого судна, что ночью с него невозможно видеть ни один из бортовых огней этого судна, должно считаться обгоняющим судном; никакое последующее затем изменение в относительном положении этих судов не может дать повода считать по смыслу настоящих Правил обгоняющее судно за судно, идущее на пересечение курса, или снять с него обязанность сторониться с пути обгоняемого судна до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

в) Если обгоняющее судно не может достоверно установить, находится ли оно впереди или позади указанного выше направления относительно другого судна, то оно должно считать себя обгоняющим и уступать дорогу другому судну.

Правило 25

а) В узких проходах каждое судно с механическим двигателем, следующее вдоль прохода, должно, если это безопасно и возможно, держаться той стороны фарватера или главного прохода, которая находится с правого борта судна.

б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем приближается к изгибу канала, за которым другое судно с механическим двигателем, подходящее с противоположного направления, не может быть видимым, такое судно, походя на расстояние полумили к изгибу, должно дать сигнал свистком в виде одного продолжительного звука, на который любое приближающееся судно с механическим двигателем, находящееся в пределах слышимости за изгибом, должно ответить подобным же сигналом. Независимо от того, услышан ли сигнал судна, приближающегося к изгибу с его другой стороны, такой изгиб надлежит обходить с внимательностью и осторожностью.

Правило 26

Все суда на ходу, не занятые рыбной ловлей, должны уступать дорогу всем судам, занятым ловлей рыбы сетями, крючковыми снастями или тралями. Это правило не дает права никакому судну, занятому рыбной ловлей, загрождать фарватер, используемый другими судами, кроме рыболовных.

Правило 27

При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плаванья и столкновения и на все особые обстоятельства, в том числе и на недостаток самого пловучего средства, при которых иногда необходимо сделать отступление от указанных выше Правил для избегания непосредственной опасности.

Раздел Г. РАЗНОЕ

Правило 28

а) Когда суда находятся на виду друг у друга, то судно с механическим двигателем на ходу, ложась на какой-либо курс, допускаемый или требуемый настоящими Правилами, должно указывать изменение курса сигналами, подаваемыми свистком следующим образом:

один короткий звук означает: «Я изменяю свой курс влево»;

два коротких звука означают: «Я изменяю свой курс вправо»;

три коротких звука означают: «Мои машины работают на задний ход».

б) Каждый раз, когда судно с механическим двигателем, которое согласно этим правилам должно придерживаться своего курса и скорости, находится на виду у другого судна и сомневается в том, что другим судном принимаются достаточные действия для предотвращения столкновения, оно может показать это подачей свистком по меньшей мере пяти коротких и частых звуков. Подача такого сигнала не освобождает судно от обязанностей согласно правилам 27 и 29 какому-либо другому правилу, или от его долга указывать на любые действия, предпринятые согласно настоящим Правилам, подачей соответствующих звуковых сигналов, изложенных в этом Правиле.

в) Ничто в настоящих Правилах не может служить препятствием к действию каких-либо особых правил, установленных правительством любой страны относительно применения дополнительных сигналов, подаваемых свистками, для военных кораблей или судов, плавающих в конвое.

Правило 29

Ничто в настоящих Правилах не может извратить ни судно, ни его владельца, ни капитана или экипаж его от ответственности за последствия, могущие произойти от упущений относительно несения огней или сигналов, или от небрежного наблюдения, или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

Правило 30

Право издания особых правил для портов и внутреннего плаванья

Ничто в настоящих Правилах не может служить препятствием к действию особых правил, которые могут быть установлены местными властями относительно плаванья в любых портах, рейдах, озерах или во внутренних водах, включая районы, предназначенные для гидросамолетов.

Правило 31
Сигналы бедствия

Если судно или гидросамолет на воде терпит бедствие и требует помощи от других судов или с берега, то следует пользоваться следующими сигналами, давая их одновременно или порознь, а именно:

а) Пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин.

б) Непрерывный звук любого аппарата, предназначенного для подачи туманного сигнала.

в) Ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени.

г) Сигнал, производимый по радиотелеграфу или по любой другой сигнализационной системе, состоящий из сочетаний . . . — . . . по азбуке Морзе.

д) Сигнал по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова «Майдэй».

е) Сигнал бедствия по Международному своду сигналов, обозначенный буквами «NC» («НЦ»).

ж) Сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над или под ним шаром или чем-либо, похожим на шар.

з) Пламя на судне (как, например, от горящей смоляной бочки, мазутной бочки и т. п.).

и) Красный свет ракеты с парашютом.

Запрещается применение любого из вышеуказанных сигналов, кроме как для целей указания на то, что судно или гидросамолет терпит бедствие, и использование любых сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

Примечание. Для судов, терпящих бедствие, предусмотрен радиосигнал, предназначенный для приведения в действие автоматического сигнала тревоги на других судах и обеспечивающий привлечение внимания к вызову или к передаче сообщений о бедствии. Сигнал состоит из серии по двенадцати тире, посылаемых в течение 1 мин.; продолжительность каждого тире 4 сек., а продолжительность интервала между двумя последовательными тире 1 сек.

Правило 32

Все команды рулевому должны подаваться в следующем значении: право руля или право — означает «перекладывать перо руля на правый борт», лево руля или лево — означает «перекладывать перо руля на левый борт».

КРАТКИЕ ПОЯСНЕНИЯ
К «ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ
СУДОВ В МОРЕ»

С развитием судоходства и появлением флота у ряда морских держав безопасность мореплавания в отношении столкновений судов вначале регулировалась каждым государством в отдельности, хотя это обычно достигалось принятием разными государствами одного и того же свода правил.

Первый общий свод правил о предотвращении столкновений судов на море был опубликован в Англии в 1840 году.

Развитие торговых отношений между различными странами вело к усилению судоходства, к увеличению количества судов на морских путях, связывающих эти страны. Это обстоятельство, в свою очередь, вызвало необходимость создания единых правил, обеспечивающих безопасность мореплавания в международном масштабе.

В связи с этим в 1889 году в Вашингтоне состоя-

лась международная морская конференция, на которой применявшиеся до того времени английские правила были пересмотрены, исправлены и приняты как международный закон. Затем в 1910 году они снова подверглись пересмотру на международной конференции в Брюсселе, где в них также были внесены существенные поправки и дополнения.

И, наконец, на международной конференции по «Охране человеческой жизни на море», состоявшейся в 1948 году в Лондоне, «Правила для предупреждения столкновений судов в море» были еще раз пересмотрены, значительно улучшены и дополнены с учетом увеличения размеров судов и их скоростей.

Новые «Правила для предупреждения столкновений судов в море» приняты многими морскими державами, в том числе и Советским Союзом.

С 1 января 1954 года они вступили в силу и ста-

ли обязательным законом для моряков всех стран, правительства которых подписали конвенцию или присоединились к ней.

Для предотвращения столкновений судов, часто влекущих за собой тяжелые последствия: потопление судов, гибель и увечье людей, потерю груза, судоводители должны хорошо знать и строго соблюдать все требования «Правил для предупреждения столкновений судов в море». Ошибочное толкование и применение правил часто приводит к столкновению.

Цель настоящей работы заключается в том, чтобы облегчить запоминание правил и понимание их значения.

При применении ППСС судоводители должны помнить:

1. «Правила для предупреждения столкновений судов в море» являются не рекомендациями, а обязательным законом.

2. Требования ППСС должны выполняться без промедления. Долгое раздумье и медлительность при исполнении правил чрезвычайно опасны.

3. Правила относятся в равной степени ко всем судам, независимо от флага, владельца (государство или частное лицо), характера выполняемой работы, размера, скорости и степени оснащения новейшими навигационными приборами, в том числе и радиолокаторами.

4. ППСС применяются как в открытых морях, так и соединенных с ними водах, за исключением внутренних вод того или иного государства, где мо-

гут устанавливаться особые местные правила. С пересечением границы действия местных правил исполнение ППСС становится обязательным. Следует иметь в виду, что основой почти всех местных правил являются ППСС, которые применительно к местным условиям несколько изменяются и дополняются.

5. При плавании в открытом море не следует без надобности допускать сближения судов настолько, чтобы затем прибегать к применению правил.

Смысл ППСС требует от судоводителей не только принятия необходимых мер для избежания непосредственного столкновения, но и для недопущения даже риска столкновения.

В ППСС, начиная с правила 2 и по правило 14, говорится об огнях и знаках, которые несут или выставляют суда и гидросамолеты на воде.

По этим огням и знакам судоводители устанавливают состояние и положение приближающихся судов, род их занятий и т. п. и уже на основании второй части Правил, т. е. «Правил для управления судами», принимают необходимые меры для избежания столкновения.

Поэтому понятие, насколько важно, чтобы суда и гидросамолеты несли и выставляли именно такие огни и знаки, какие предписаны «Правилами для предупреждения столкновений судов в море».

В правиле 1, пункт «б», сказано, что правила относительно огней должны соблюдаться по всякую погоду от захода до восхода солнца. Это значит, что если даже будет светло после захода или перед вос-

ходом солнца, как это бывает в больших широтах, все равно огни необходимо зажигать в момент захода и гасить их в момент восхода солнца.

Судовые огни должны быть всегда в исправном состоянии и установлены на соответствующих местах.

Необходимо тщательно следить за тем, чтобы судовые огни, предписываемые ППСС, ничем не затемнились и не загромождались.

Огни для судов, стоящих на якоре, должны выставляться в соответствии с требованиями ППСС и в тех случаях, когда на судне имеются и всякие другие огни, как, например, освещение палуб на пассажирском судне, огни, устанавливаемые на мачтах для освещения палуб на грузовых судах, так как эти огни не могут являться для приближающегося судна надлежащим предупреждением.

Судно, ошвартованное у причала, особенно в судовой части реки или порта, обязано выставлять якорные огни.

На буксируемом судне, даже если оно без команды, также должны быть надлежащие огни. Полную ответственность за это несет буксирующее судно. Если же на буксируемом судне имеется команда, то ответственность за огни на таком судне ложится как на него, так и на буксирующее судно.

Всегда необходимо помнить, что в случае столкновения всякое упущение в выполнении требований об огнях влечет за собой ответственность судна, допустившего нарушения.

В тексте ППСС встречаются такие выражения, как: «умеренная скорость», «хороший свисток», «вспышка», «наблюдение», «особые обстоятельства», «непосредственная опасность», «общая морская практика», «опасность столкновения», «положение, которое не определено» и др. Все эти выражения имеют общее понятие и в Правилах конкретно не определены.

Однако многолетняя судебная и арбитражная практика при рассмотрении дел о столкновениях с достаточной точностью определяла смысл и понятие таких выражений. В настоящее время при разборе дел о столкновениях судов эти выражения имеют вполне определенную трактовку. Некоторые из них как наиболее существенные приводятся ниже.

1. «Умеренная скорость» в соответствии с требованием правила 16 означает такую скорость, при которой судно будет иметь возможность полностью остановиться в пределах половины видимости перед собой.

Во время очень густого тумана, когда нет или почти нет никакой видимости, судно должно продвигаться с такой скоростью, которая необходима только лишь для управляемости судна.

Судну, застигнутому густым туманом в районе большого движения судов, рекомендуется, насколько это практически возможно, стать на якорь, выбрав якорную стоянку в стороне от фарватера.

Вообще же скорость судна при плавании в ту-

мане зависит от условий и обстоятельств данного конкретного случая и всегда должна быть такой, чтобы судно имело возможность, отработав машинной на задний ход, полностью остановиться до столкновения с любым судном, замеченным в тумане.

Требование правила 16 в отношении умеренного хода распространяется как на суда с механическими двигателями, так и на парусные суда.

Наличие на судне радиолокационной установки не дает права судоводителю отступать от требований правила 16 и не снимает с него ответственности за столкновение. Радиолокатор, безусловно, оказывает существенную помощь в судовождении, особенно при плавании в тумане, но полностью полагаться на него нельзя, а, пользуясь радиолокатором, надлежит соблюдать ППСС. Переоценка радиолокатора, как показала практика, приводит к большим несчастьям.

Во время плавания в тумане, независимо от положения судов относительно друг друга, ни одно из судов не является судном, обязанным уступить дорогу, или судном, которому уступают дорогу, до тех пор, пока они не будут находиться на виду одно у другого.

Если два судна сближаются в тумане и если они не знают положения друг друга, они не должны производить изменение своих курсов. Изменение курса в тумане для расхождения с другим судном, положение которого не определено, является чрезвычайно опасным и ошибочным поступком.

Для судоводителей важно знать: при какой видимости требуется подача туманных сигналов.

Практика показывает, что в целях действительного обеспечения безопасности мореплавания следует рекомендовать подачу звуковых сигналов по правилу 15, когда вследствие какого-либо из указанных в правиле атмосферных явлений видимость в море станет менее 2 миль.

Туманные сигналы должны подаваться судном не только тогда, когда оно уже вошло в полосу тумана, а заблаговременно до того, как оно войдет в нее, примерно мили за две, так как в полосе тумана могут находиться другие суда, идущие навстречу или стоящие на якоре.

2. «Хороший свисток»

В правиле 15 говорится, что судно с механическим двигателем должно быть снабжено хорошим свистком.

Эффективность сигнальных звуковых средств для судов определена правилами Морского Регистра Союза ССР, где сказано, что для судов с механическим двигателем от 40 рег. тонн и более, а для парусных и несамходных судов от 20 рег. тонн и более валовой вместимости дальность слышимости парового свистка, воздушного тифона или электрического звукового устройства должна быть не менее 2 миль, а туманного горна не менее 1 мили. Для судов меньшего тоннажа дальность слышимости должна быть:

парового свистка, воздушного тифона или электрического звукового устройства не менее 1 мили и туманного горна не менее 0,5 миль.

3. «Вспышка»

Встречающееся в ряде правил слово «вспышка» означает любой достаточной силы белый свет, выставленный в соответствии с требованиями ППСС.

4. «Наблюдение»

В правиле 29 сказано: «ничто... не может изъять... от ответственности за последствия, могущие произойти... от небрежного наблюдения...».

Поэтому в случае столкновения судно, на котором не велось надлежащее наблюдение, будет ответственным за последствия столкновения.

Судебные органы признают, что «обязанность вести наблюдение является делом самого важного значения». Морская практика требует, чтобы судно, идущее во время тумана, плохой видимости, в темную ночь, особенно в водах, где часто встречаются суда, предпринимало особые меры в части бдительного наблюдения.

Надлежащее наблюдение должно обеспечиваться выставлением впередсмотрящих, которым вменяется в обязанность наблюдение за огнями, звуками, эхом, а также всякими препятствиями для мореплавания, могущими встретиться на поверхности воды. Впередсмотрящий не вправе заниматься выполнением других работ, кроме своих обязанностей. Лицо, которому

вменяется в обязанность вести наблюдение, должно иметь необходимый опыт в морском деле.

Правилами не определено постоянное место впередсмотрящего. Признается, что наиболее подходящим местом расположения впередсмотрящего является носовая палуба судна, причем он (впередсмотрящий) должен быть размещен как можно ниже — ближе к поверхности воды — и насколько возможно вперед к форштевню. При таком положении впередсмотрящий имеет возможность свободного обзора горизонта и поверхности воды как с обоих бортов, так и прямо по носу своего судна.

Расположение впередсмотрящего ближе к поверхности воды обеспечивает ему возможность лучшего наблюдения за предметами на поверхности воды, облегчает их обнаружение особенно в темную ночь и при пониженной видимости.

Приподнятое место для впередсмотрящего, как марсовая площадку, не считается более приемлемым, чем место на передней палубе у форштевня. Однако иногда бывает необходимым, как, например, во время сравнительно невысокого стелющегося тумана, для наблюдения за мачтами встречных судов дополнительно выставлять впередсмотрящего несколько повыше: на марсовую площадку, на верхний мостик и т. п.

При обычных обстоятельствах считается, что для обеспечения наблюдения достаточно одного впередсмотрящего, но при особых обстоятельствах требуется выставление нескольких впередсмотрящих. Вы-

ставление наблюдающего на корме судна необходимо тогда, когда судно снимается с места якорной стоянки и отходит или подходит к причалу.

Судоводитель всегда должен иметь в виду, что организация службы наблюдения на судне является чрезвычайно важным делом для обеспечения безопасного плавания. Время, когда выставлен впередсмотрящий, в обязательном порядке фиксируется в судовом журнале.

5. «Особые обстоятельства»

Этот термин (правила 27 и 29) выражает такое положение с судном, при котором существует неминуемая опасность, вызывающая необходимость отступления от правил.

Правило 27 допускает отступление от правил, но лишь «для избежания непосредственной опасности». Это, однако, не означает, что судоводителем открывается возможность руководствоваться собственным усмотрением, вместо точного выполнения установленных правил.

Прежде всего судоводители обязаны избегать столкновения путем точного исполнения требований ППСС и лишь в крайнем случае, в целях избежания столкновения (при особых обстоятельствах), могут отступить от правил, будучи убежденными, что соблюдение правил при сложившейся обстановке неминуемо приведет к столкновению или какой-либо другой опасности для судна.

Перечислить и точно указать все те «особые обстоятельства», которые допускают отступления от ППСС, поистине, невозможно. Судоводители сами должны учитывать обстоятельства и особенности каждого конкретного случая.

Примерами «особых обстоятельств», т. е. такого положения с судном, когда неизбежное столкновение предотвращается любыми мерами и действиями, в том числе и противоречащими правилам, могут быть:

а) когда одно из судов лишено возможности безопасно выполнять правила из-за находящегося поблизости третьего судна;

б) когда судно, которому обязаны уступить дорогу, вынуждено само принимать меры, потому что другое судно, обязанное уступить дорогу, лишено возможности свободно маневрировать, как, например, буксирный пароход, имеющий на буксире караван судов, попавший в сильное течение;

в) когда противоречащее правилам расхождение предложено одним судном и принято другим. В таком случае оба судна становятся «обязанными уступить дорогу» и должны следовать с осторожностью, пока не минует опасность столкновения;

г) когда правила не применяются, как, например, к судам, маневрирующим у причала, к судам, двигающимся кормой, поскольку судно, идущее кормой, рассматривается как судно неспособное маневрировать в соответствии с правилами и т. п.

6. «Насколько в данном случае позволяют обстоятельства»

Выражение «насколько в данном случае позволяют обстоятельства», записанное в правиле 16, пункт «б», понимается, что в исключительных случаях, где остановка машин может подвергнуть судно другой опасности, кроме столкновения с приближающимся судном, не должно стопорить машины. Но в случае столкновения капитан такого судна должен будет доказать, что действительно для его судна существовала реальная опасность, а не мнимая, основанная на его неправильном предположении.

«И затем идти с осторожностью», — пока не минует опасность столкновения — это условие означает нечто большее, чем обычное внимание при судовождении.

Судебная практика определяет это как «высшую степень бдительности и осторожности при судовождении».

7. «Опасность столкновения»

«Опасность столкновения» означает такое положение сближающихся судов, когда их соответствующие курсы расположены так, что если их продолжить, они пересекутся. Определить опасность столкновения можно путем пеленгования приближающегося судна: если пеленг заметно не изменяется, то опасность столкновения очевидна. Установлено, что такая опасность существует до тех пор, пока оба

судна не проследуют друг мимо друга, и что любое затем отклонение от курса одного из судов не может вызвать столкновения.

8. «Обычная морская практика»

В правиле 29 сказано: «Ничто... не может избавить... от ответственности за последствия, могущие произойти... от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой».

Несение и выставление надлежащих огней и сигналов, организация должного наблюдения, применение мореплавателями соответствующих знаний и навыков, быстрые и благоразумные действия судоводителей при особых обстоятельствах и являются обычной морской практикой. Пренебрежение этими требованиями весьма часто служит непосредственной причиной столкновений или причиной усугубления повреждений при неизбежном столкновении.

Мастерством мореплавания или хорошей морской практикой является такое управление судном, когда на судне обеспечено внимательное наблюдение, когда судоводительским составом исполняются все правила, применяющиеся на морских путях с учетом условий и особых обстоятельств того или иного случая.

В случае столкновения первоначальная вина всегда предполагается:

а) за судном на ходу, столкнувшимся с судном, стоявшим на якоре;

б) за судном, имеющим возможность свободно

маневрировать, но столкнувшись с судном, лишенным такой возможности, например с судном, занятым рыбной ловлей или буксировкой;

в) за судном, идущим против сильного течения, столкнувшимся с судном, идущим по течению;

г) за судном, идущим с чрезмерной скоростью в стесненных водах;

д) за судном, надлежащим образом неукомплектованным.

Однако при разборе столкновения определенная доля вины может быть отнесена и на судно, стоящее на якоре, если будет установлено:

а) что на нем не были выставлены огни или огни не соответствовали требованиям ППСС, вследствие чего судно не было своевременно обнаружено;

б) что судно стало на якорь в неподходящем месте и тем самым лишило возможности движущееся судно избежать столкновения;

в) что на судне, стоящем на якоре, не неслабательно вахта и поэтому приближающееся судно не было соответствующим образом и заблаговременно предупреждено.

9. «Положение, которое не определено»

В правиле 16, пункт «б», говорится: «Судно с механическим двигателем, услышав, повидимому, впереди своего траверза туманный сигнал другого судна, положение которого не определено, должно, насколько в данном случае позво-

лит обстоятельства, застопорить свои машины и затем идти с осторожностью, пока не минует опасность столкновения».

Судебными органами признается, что «положение, которое не определено» — это такое положение, когда судно, услышавшее туманный сигнал, неизвестно:

1) расстояние до приближающегося судна;

2) курс приближающегося судна;

3) любое изменение курса приближающегося судна.

В случае, если судно, услышав туманный сигнал впереди своего траверза, не остановило почему-либо своей машины и продолжает столкновение, то оно должно будет доказать, что положение приближающегося судна, с которого был услышан сигнал, было точно известно, т. е. были определены: расстояние до него, его курс, а также изменения курса, если это только имело место.

Судно, не знающее положения другого судна в тумане, до получения точного определения положения должно, насколько позволяют обстоятельства, застопорить машины и идти с осторожностью.

10. О звуковых сигналах

Поддача звуковых сигналов предусмотрена правилом 15 во время тумана и правилом 28 при изменении курса, когда суда находятся на виду друг у друга, и при сомнении в правильности действий другого судна, обязанного уступить дорогу.

Для подачи звуковых сигналов суда должны быть снабжены свистками, туманными горнами, колоколами, гонгами. Слышимость звука указанных звукопроизводящих аппаратов должна соответствовать требованиям правил Морского Регистра СССР.

Поддача звуковых сигналов во время тумана, согласно правилу 15, дает возможность судну, слышащему эти сигналы, иметь представление о приближении к месту нахождения судна, подающего сигналы. Однако определить по ним расстояние до судна, с которого услышаны сигналы, чрезвычайно трудно, а определить его курс, если это судно с механическим двигателем, невозможно.

Курс парусного судна до некоторой степени может быть определен по звуковым сигналам, им подаваемым.

Очень важно, чтобы сигналы подавались в полном соответствии с предписаниями правила 15 в части продолжительности промежутков времени между сигналами и т. п., иначе судно, услышавшее поданный туманный сигнал, может принять его за другой и допустить неправильные действия.

Необходимо иметь в виду, что рыболовные суда во время лова рыбы подают особые туманные сигналы, являющиеся либо комбинацией звуков, подаваемых свистком или туманным горном и звоном колокола, подаваемых вслед после сигнала, поданного свистком или горном, либо звуком, состоящим из серии нескольких различных нот высокого и низкого тона.

В отношении сигналов, предписанных правилом 28, следует всегда помнить, что они подаются только тогда, когда суда находятся на виду друг у друга.

При исполнении требований правила 28 «а», судоводители обязаны с подачей того или иного сигнала предпринимать соответствующий маневр.

Практика рекомендует подавать звуковой сигнал одновременно с началом выполнения маневра.

Некоторые судоводители неправильно понимают требование правила 28 и считают, что эти сигналы могут применяться для того, чтобы показать, с какой стороны данное судно предполагает пройти мимо другого, или что эти сигналы могут быть применены в качестве запроса и ответа об избранном курсе.

Такое толкование правила 28 может привести к нежелательным результатам. Хотя в некоторых местных правилах эти сигналы и имеют другое значение, т. е. запроса и ответа об избранном курсе или указания стороны, где предполагает пройти данное судно, но считать их равнозначными с сигналами правила 28 ни в коем случае нельзя.

В правиле 26 говорится об «узком проходе».

Узким проходом считается: всякий морской канал, имеющий и не имеющий навигационной обстановки; всякий другой фарватер, используемый судами независимо от наличия знаков ограждения; входы в порты, в том числе пространство между искусственными сооружениями, как, например, между головой мола и брекватером; проливы, как, например, Керченский, Босфор; извилистые и узкие заливы.

О сигналах бедствия

В правиле 31 указаны сигналы, которыми должны пользоваться судно или гидросамолет на воде, когда они терпят бедствие и требуют помощи от других судов или с берега.

Подача сигналов бедствия, кроме случаев, когда судно действительно терпит бедствие и нуждается в помощи, не допускается.

Запрещается подача таких сигналов, которые ошибочно могут быть приняты за сигналы бедствия.

* *

В заключение необходимо сказать об обязанностях того или иного судна в оказании помощи пострадавшему судну после столкновения.

В каждом случае столкновения между двумя судами на капитанах того и другого судна лежит обязанность оставаться у другого судна, если это возможно без серьезной опасности для своего судна,

экипажа и пассажиров, до тех пор, пока не будет установлено, что то, другое судно не нуждается в помощи. В случае, если помощь необходима, она должна быть оказана другому судну, его капитану, экипажу и пассажирам. Причем помощь оказывается при условиях, что она практически возможна и необходима для того, чтобы спасти судно от любой опасности, вызванной столкновением.

Капитан одного судна должен сообщить капитану другого судна: название своего судна, порт приписки, а также наименование портов и пунктов, откуда и куда оно следует.

Если капитаном не будут выполнены указанные требования и он не докажет, что для этого была уважительная причина, будет больше оснований признать, что столкновение произошло из-за его неправильных действий и упущений.

Все обстоятельства, при которых произошло столкновение, должны быть занесены в судовой журнал.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

К „ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ“

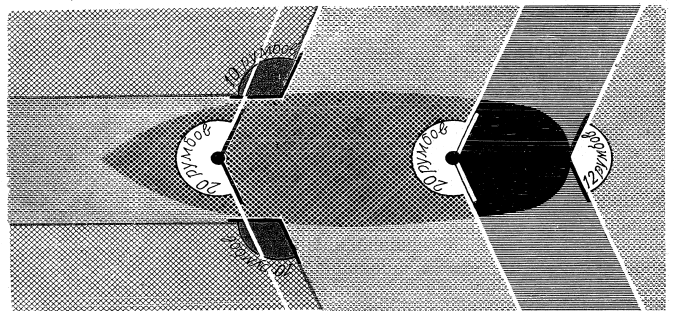


Схема расположения ходовых огней на судне с механическим двигателем

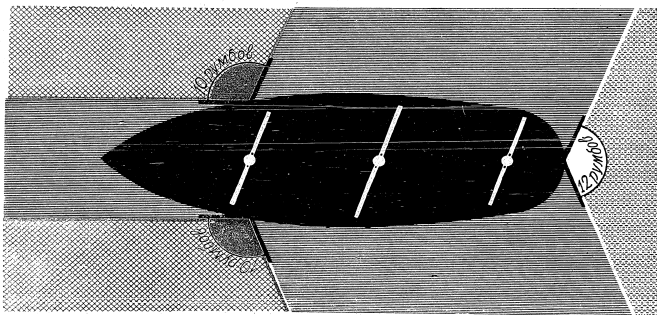


Схема расположения ходовых огней на парусном судне

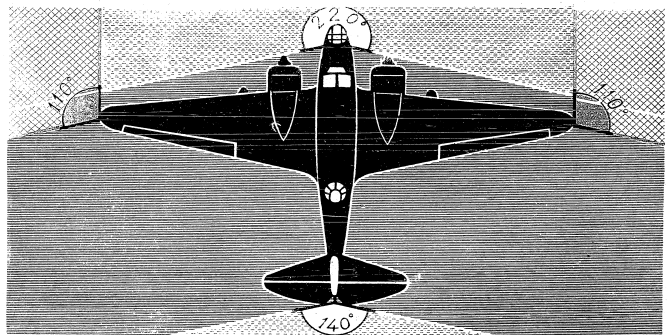
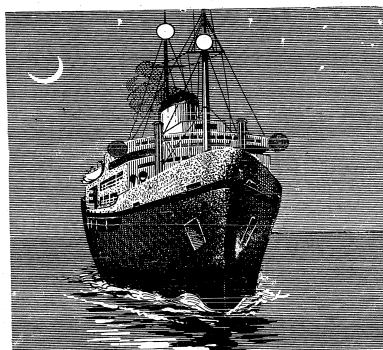


Схема расположения ходовых огней гидросамолета на воде ночью



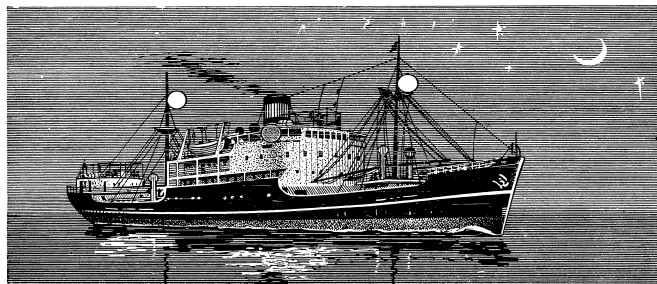
К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «а» (I)

Судно с механическим двигателем на ходу, идущее почти прямо на наблюдателя.

Наблюдателю видны:
а) два белых огня — один на фок-мачте и другой — на грот-мачте. Каждый из этих огней освещает дугу горизонта в 20 румбов (225°), т. е. по 10 румбов (112½°) с каждого борта. По силе света эти огни видны на расстоянии не менее 5 миль. Огонь на грот-мачте устанавливается выше переднего огня не менее чем на 4,57 м. Горизонтальное расстояние между огнями должно быть по крайней мере в три раза больше вертикального расстояния;

б) два цветных бортовых огня: зеленый — на правом борту, красный — на левом борту. Каждый из них устроен таким образом, что освещает дугу горизонта в 10 румбов (112½°), а именно: от направления прямо по носу до 2 румбов (22½°) назад от траверза. Видимость их не менее 2 миль.

Помимо указанных огней, судно несет еще кормовой огонь белого цвета, но при таком положении судна относительно наблюдателя он не виден.

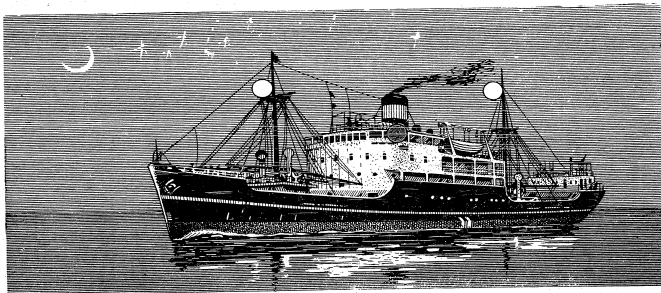


К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «в» (IV)

Судно с механическим двигателем на ходу, обращенное к наблюдателю правым бортом.

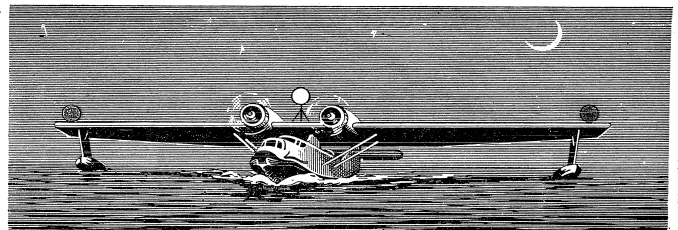
Наблюдателю видны: белые огни, установленные на фок- и грот-мачтах (топовые), и зеленый огонь, установленный на правом борту.

Красный огонь с левого борта и кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «а» (V)

Судно с механическим двигателем на ходу, обращенное к наблюдателю левым бортом. Зеленый огонь с правого борта и кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не видны.



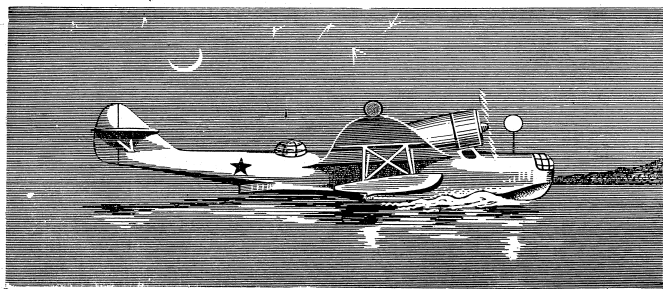
К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «б» (1)

Гидросамолет на ходу, идущий по воде почти прямо на наблюдателя.

Наблюдателю видны:
а) яркий белый огонь, установленный на середине передней части гидросамолета и так устроенный, что освещает дугу горизонта в 25° и с по 110° с каждой его стороны, от направления прямо по носу до 20° назад от траверза. По силе света он виден не менее 3 миль;

б) цветные огни на концах крыльев: зеленый — на правом, красный — на левом крыле.

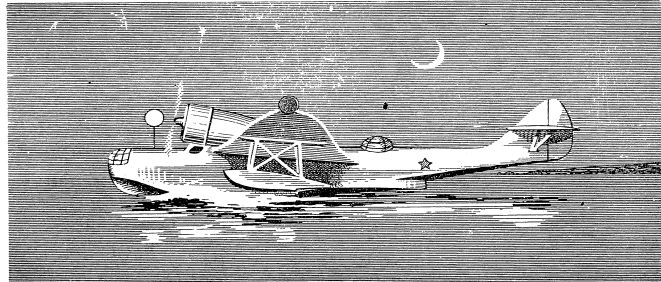
Каждый из огней устроен таким образом, что освещает дугу горизонта в 110° от направления прямо по носу до 20° назад от траверза. По силе света они видны не менее 3 миль. Хвостовой огонь при таком положении гидросамолета относительно наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «б» (II)

Гидросамолет на ходу, идущий по воде и обращенный к наблюдателю правой стороной. Наблюдателю видны белый огонь, установленный на середине передней части, и зеленый огонь, установленный на конце правого крыла.

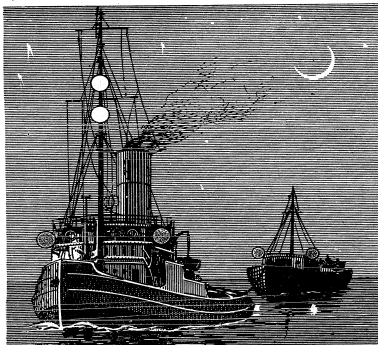
Красный огонь с левой стороны и белый хвостовой огонь при таком положении гидросамолета относительно наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 2, ПУНКТ «б» (III)

Гидросамолет на ходу, идущий по воде и обращенный к наблюдателю левой стороной. Наблюдателю видны белый огонь, установленный на середине передней части, и красный огонь, установленный на конце левого крыла.

Зеленый огонь с правой стороны и белый хвостовой огонь при таком положении гидросамолета относительно наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 3, ПУНКТ «в»

Судно с механическим двигателем, буксирующее другое судно, идет почти прямо на наблюдателя.

Наблюдателю видны зеленый и красный бортовые огни и два белых огня, расположенных на мачте один над другим. Расстояние между белыми огнями по вертикали должно быть не менее 1,83 м.

Каждый из бортовых огней освещает дугу горизонта в 10 румбов, а по силе света видимы не менее 2 миль.

Белые огни, установленные на мачте, освещают дугу горизонта в 20 румбов каждый и видны не менее 5 миль.

Кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не виден.

К ПРАВИЛУ 3, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем, буксирующее другие суда, идет на наблюдателя.

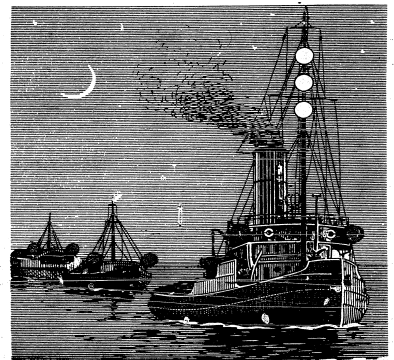
На буксире находится более одного судна, и длина буксира, измеренная от кормы буксирующего до кормы последнего буксируемого судна, превышает 183 м.

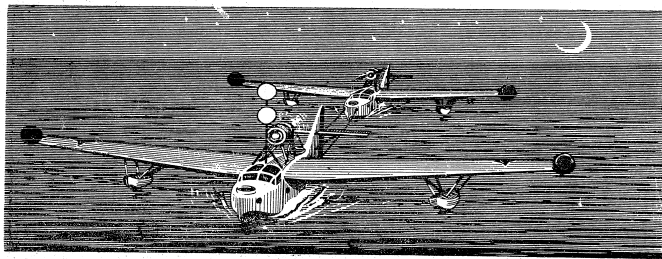
Наблюдателю видны зеленый и красный бортовые огни и три белых огня, расположенных на мачте один над другим. Расстояние между белыми огнями по вертикали должно быть не менее 1,83 м. Самый нижний белый огонь устанавливается не менее чем на 4,27 м над корпусом судна.

Белые огни освещают дугу горизонта в 20 румбов каждый и видимы не менее чем на 5 миль.

Каждый из бортовых огней освещает дугу горизонта в 10 румбов, а по силе света видимы не менее чем на 2 миль.

Кормовой огонь при таком положении судна относительно наблюдателя не виден.





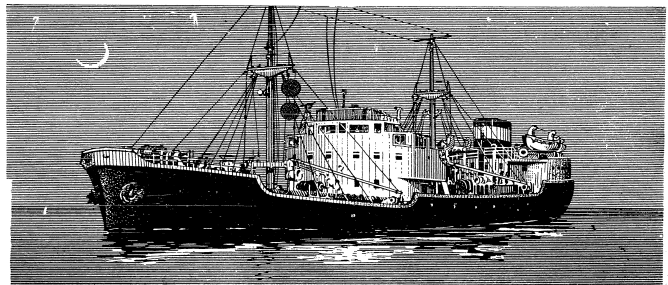
К ПРАВИЛУ 3, ПУНКТ «в»

Гидросамолет на воде, буксируемый другой гидросамолетом. Наблюдателю видны:

а) два белых огня, установленных один над другим на расстоянии 1,83 м друг от друга. Каждый из огней освещает дугу горизонта в 110° и виден не менее чем на 2 мили;

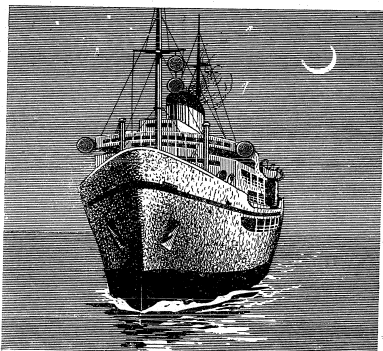
б) два цветных огня: зеленый, установленный на конце правого крыла, и красный — на конце левого крыла. Каждый из них освещает дугу горизонта в 110° и виден не менее чем на 2 мили.

Хвостовой огонь при таком положении гидросамолета для наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 4, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем, лишенное возможности управлять и не имеющее хода, ночью несет два красных огня, что светят вокруг по всему горизонту, а по силе света видны не менее чем на 2 мили.



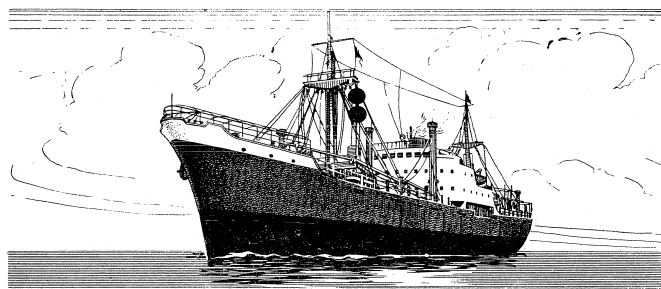
К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТЫ «д» и «г»

Суэц с механическим двигателем, лишенное возможности управляться, но имеющее ход. Идет на наблюдателя.

Наблюдателю видны два красных огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,83 м друг от друга. Обозначенные огни так устроены, что светят вокруг по всему горизонту, а по силе света видны не менее чем на 2 мили.

Кроме того, такое судно несет еще цветные бортовые огни: с левого борта красный, с правого — зеленый.

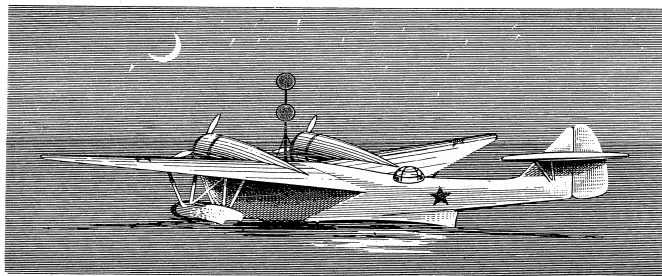
Кормовой огонь при таком положении судна относительно длинного наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «а»

Суэц с механическим двигателем, лишенное возможности управляться.

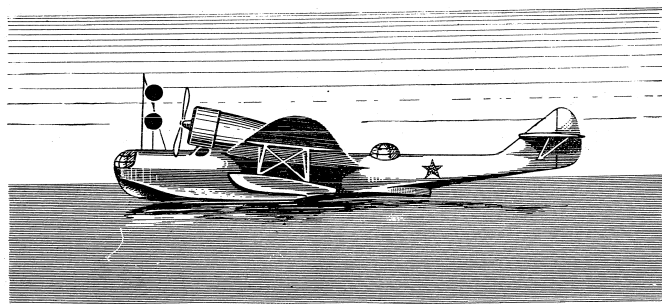
Днем несет на наиболее видном месте два черных шара в диаметре не менее 0,81 м, расположенных вертикально один над другим, на расстоянии не менее 1,83 м друг от друга.



К ПРАВИЛУ 4, ПУНКТ «б»

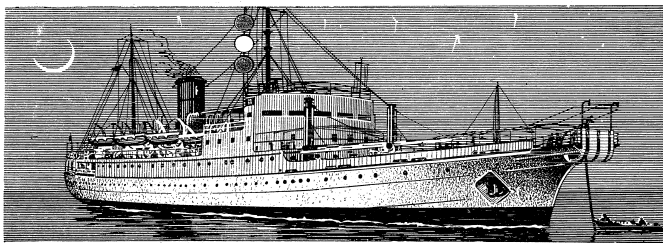
Гидросамолет на воде, лишенный возможности управляться и не имеющий хода, ночью несет на наиболее видном месте два красных огня. Огни располагаются вертикально один над другим на расстоянии не менее 0,91 м друг от друга. По своему

устройству огни видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль. Когда такой гидросамолет имеет ход, он, кроме того, несет зеленый и красный огни на концах крыльев.



К ПРАВИЛУ 4, ПУНКТ «б»

Гидросамолет на воде днем, лишенный возможности управляться, несет на наиболее видном месте два черных шара диаметром 0,51 м. Они располагаются вертикально один над другим на расстоянии не менее 0,91 м друг от друга.

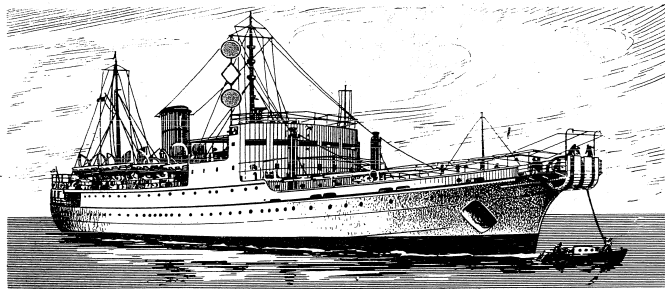


К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «в»

Судно, занятое прокладкой или поднятием подводного кабеля или другими гидрографическими работами, когда по роду своей работы оно не может уступить дорогу другим судам и не имеющее хода, ночью несет три огня, расположенных вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,53 м друг от друга. Верхний и нижний огни красные, а средний белый. Все они

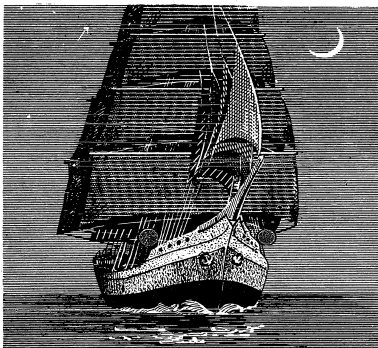
видимы вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль. Огни выставляются на наиболее видном месте вместо белых огней, предписываемых для судов с механическими двигателями.

Если такое судно имеет ход, оно, кроме того, несет цветные бортовые и кормовой огни.



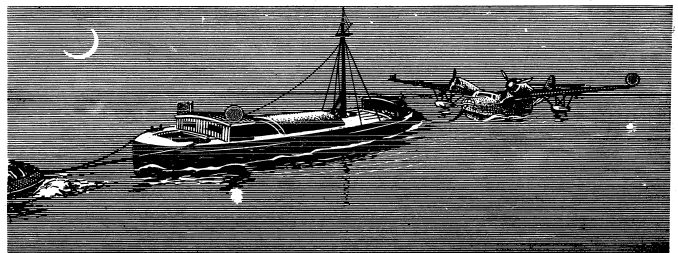
К ПРАВИЛУ 4. ПУНКТ «в»

Судно, занятое прокладкой или поднятием подводного кабеля или другими гидрографическими работами, когда по роду своей работы оно не может уступить дорогу другим судам, днем несет на наиболее видном месте три знака диаметром не менее 0,61 м каждый. Расположены они вертикально один над другим на расстоянии не менее 1,53 м друг от друга, верхний и нижний из них шарообразной формы и красного цвета, а средний имеет форму ромба белого цвета.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «а»

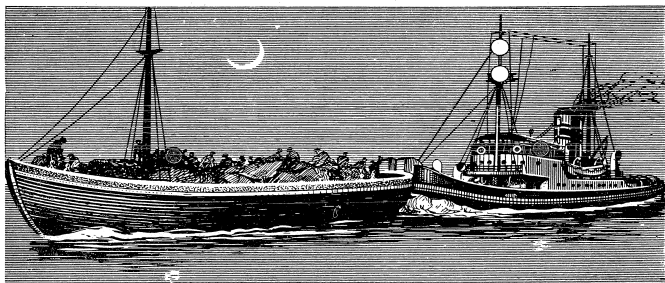
Парусное судно на ходу идет на наблюдателя. Наблюдателю видны цветные огни: с левого борта — красный, с правого — зеленый. Огни такого же устройства, как и для судов с механическим двигателем, а именно: каждый из них освещает дугу горизонта в 10 градусов и виден не менее чем на 2 мили. Белый кормовой огонь при таком положении судна для данного наблюдателя не виден.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «а»

Судно и гидросамолет на буксире несут цветные бортовые огни: с левого борта — красного и с правого — зеленого цвета. Такое судно (или гидросамолет) никогда не несет белых огней, выставленных на мачтах судов с механическим двигателем или

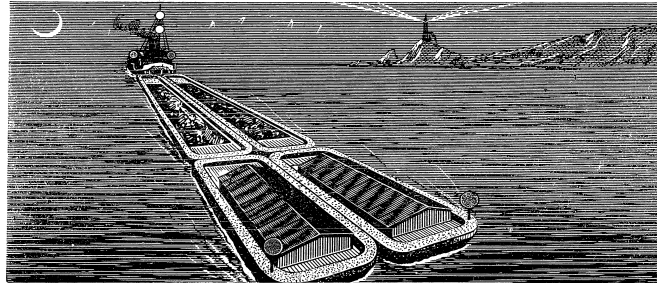
на самодвижущемся гидросамолете. На рисунке видны огни левого борта судна и левой стороны самолета. Кормовой огонь судна и хвостовой огонь гидросамолета для данного наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «б»

Толкаемое вперед судно, обращенное к наблюдателю левым бортом. Толкаемое судно несет на правом борту зеленый огонь и на левом борту — красный огонь, которые освещают дугу горизонта в 10 румбов каждый и видны на расстоянии не менее 2 миль.

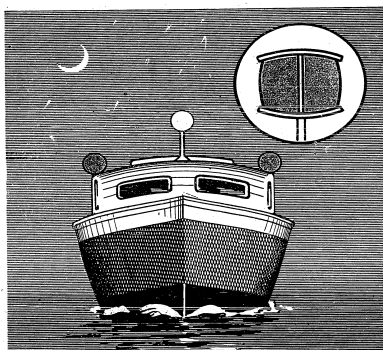
Суда на рисунке обращены к наблюдателю левым бортом.



К ПРАВИЛУ 5, ПУНКТ «б»

Суда, толкаемые в группе. На всей такой группе судов огни выставляются, как на одном буксируемом судне, а именно: с левой стороны каравана бортовой огонь красного цвета, а с правой стороны бортовой огонь зеленого цвета. Каждый из них освещает дугу горизонта в 10 румбов и виден на расстоянии не менее 2 миль.

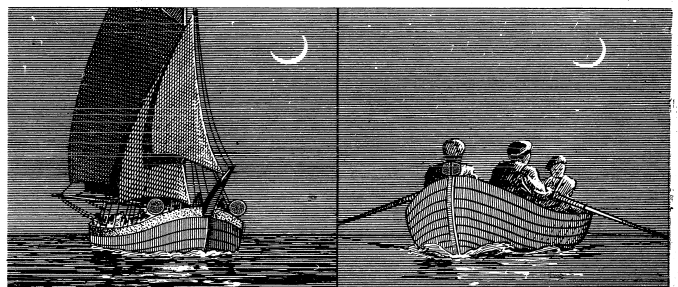
На рисунке изображены суда, толкаемые в группе, идущие на наблюдателя.



К ПРАВИЛУ 7, ПУНКТ «а»

Судно с механическим двигателем менее 40 брутто-регистрационных тонн несет:

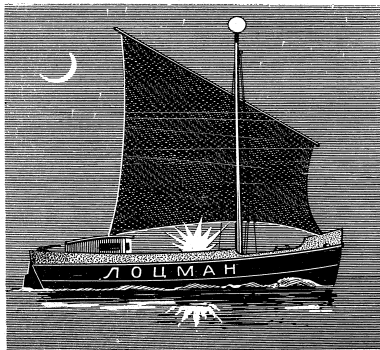
- белый огонь, установленный в носовой части судна на высоте над палубой не менее 2,75 м и так устроенный, что освещает дугу горизонта в 20 румбов, а по свле света виден на расстоянии не менее 3 миль;
- зеленый и красный бортовые огни, освещающие дугу горизонта в 10 румбов каждый, а по свле света видным на расстоянии не менее 1 миль. Эти цветные огни могут заменяться комбинированным фонарем, показывающим зеленый свет на левом борту и красный на правом борту от направления прямо по носу до 2 румбов позади траверза.



К ПРАВИЛУ 7, ПУНКТ «в»

Суда менее 20 тонн, идущие под парусами или на веслах, несут бортовые огни или двухцветный фонарь, показывающий зеленый огонь с правого борта, а красный с левого борта. Видимость бортовых огней или фонарей не менее 1 миль.

На рисунке изображены: судно, идущее под парусами, несет бортовые огни и судно, идущее на веслах, показывает комбинированный фонарь. Оба судна идут почти прямо на наблюдателя.



К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «а»

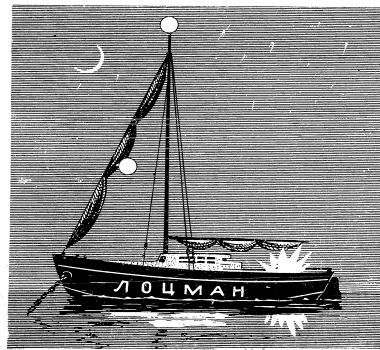
Лоцманское парусное судно при исполнении своих лоцманских обязанностей, не стоящее на якорь, несет на топе мачты белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль, и показывает вспышки через короткие промежутки времени, не превышающие 10 мин.

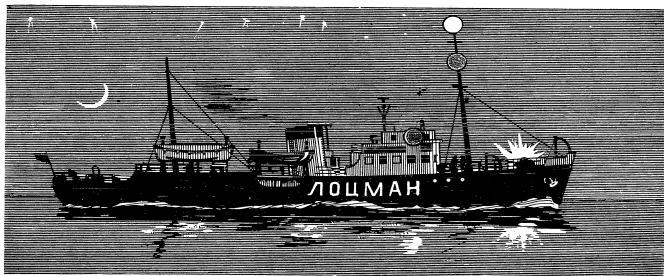
При приближении к нему других судов для указания своего пути оно оставляет цветные огни: с левого борта — красный, с правого борта — зеленый, причем так, чтобы зеленый не был виден на левом борту, а красный на правом.

К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «в»

Лоцманское парусное судно при исполнении своих лоцманских обязанностей, стоящее на якорь, держит: а) на топе мачты белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль; б) якорный огонь — белый огонь в носовой части судна, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

Кроме того, такое судно показывает вспышки.



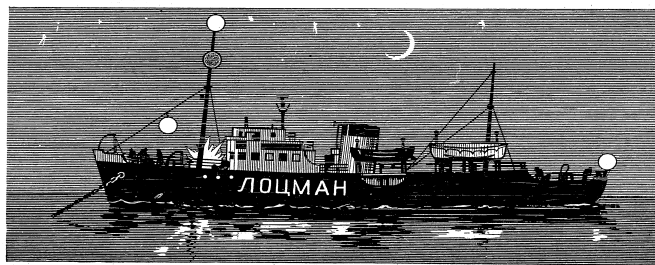


К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «б»

Лодманское судно с механическим двигателем при исполнении своих лодманских обязанностей, не стоящее на якоре, несет:

а) на топе мачты белый огонь, ниже под ним, на расстоянии 2,4 м, красный огонь. Оба эти огня видны вокруг по всему горизонту не менее чем на 3 мили;

б) цветные бортовые огни, обязательные для судов на ходу. Кроме того, оно показывает через короткие промежутки (не более 10 мин.) вспышка.

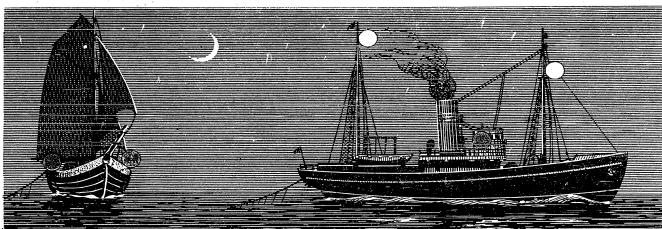


К ПРАВИЛУ 8, ПУНКТ «в»

Лодманское судно с механическим двигателем при исполнении своих лодманских обязанностей, стоящее на якоре, держит:

а) на топе мачты белый огонь, а ниже под ним, на расстоянии 2,4 м, красный огонь. Оба эти огня видны вокруг по всему горизонту не менее чем на 3 мили;

б) якорные огни: (судно длиной более 45,75 м) белый огонь в носовой части, видимый по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, и такой же огонь в кормовой части. Кроме этих огней, оно показывает еще вспышки.

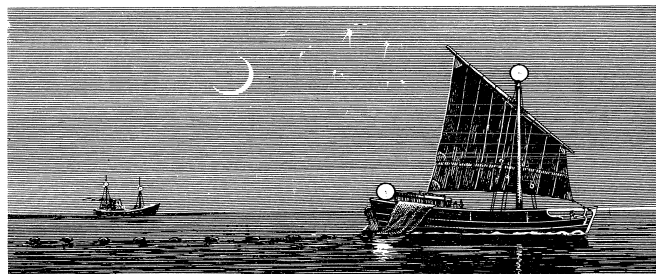


К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «б»

Суда, занятые ловлей рыбы кривоковыми (буксирными) снастями, показывают те же огни, которые предписаны для обычных парусных судов и судов с механическим двигателем, т. е. для парусного судна цветные бортовые огни и кормовой, а для судна с механическим двигателем белый огонь, или огни на фок- и грот-мачте, цветные бортовые огни и кормовой огонь.

На рисунке изображены:

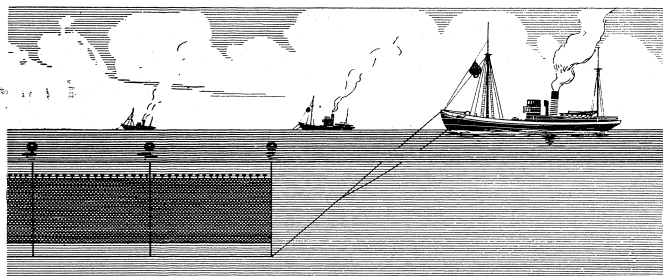
1. Парусное судно, идущее почти прямо на наблюдателя.
2. Судно с механическим двигателем, занятное ловлей рыбы, обращено к наблюдателю правым бортом.
Кормовые огни обоих судов и левый бортовой огонь судна с механическим двигателем в таком положении для наблюдателя не видны.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «в»

Судно, занятное рыбной ловлей сетями или ярусами кривоковыми снастями, простирающимися в море не более 153 м, показывает на видном месте один белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту. При приближении других судов оно пока-

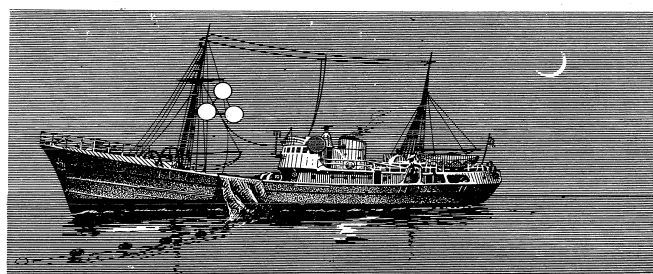
зывает второй белый огонь, расположенный ниже первого огня не менее чем на 1,83 м и отстоящий от первого огня в направлении места крепления выметанных снастей не менее чем на 3,05 м (на малых беспалубных шлюпках на 1,83 м).



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «в»

В дневное время судно, занятное рыбной ловлей сетями или ярусными крючковыми снастями, независимо от длины выметанных сетей для указания рода своих занятий выставляет на самом видном месте корзину.

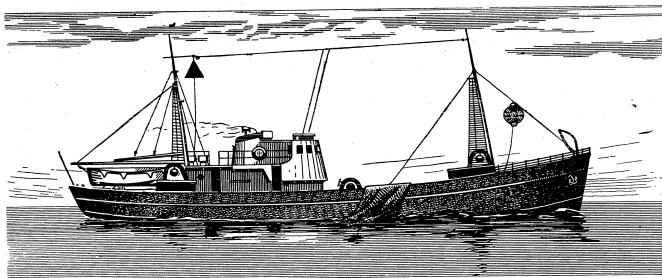
Если такое судно стоит на якорь, то при приближении к нему других судов оно показывает корзину в направлении от якорного шара в сторону выметанных сетей или снастей.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «г»

Судно, занятное ловлей рыбы сетями или ярусными крючковыми снастями, простирающимися от судна в море по горизонту более чем на 150 м, ночью показывает на самом видном месте три белых огня, расположенных вертикальным треугольником. Огни эти отстоят друг от друга не менее чем на 0,91 м и видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.

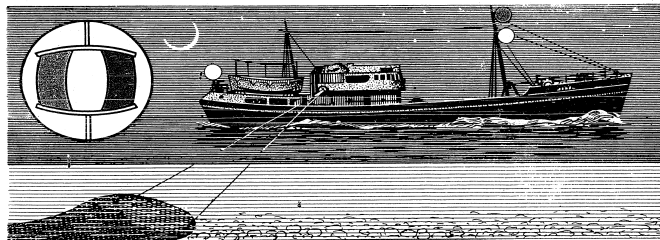
Судно, изображенное на рисунке, выбирает сети и имеет ход, поэтому оно показывает, кроме трех белых огней, и надлежащие бортовые огни.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «г»

В дневное время судно, занятое ловлей рыбы сетями или ярусными крючковыми снастями, простирающимися от него в море по горизонтали более чем на 153 м, выставляет корзину как можно ближе к форштевню и не менее 3,05 м над поруч-

нями. Кроме того, на самом видном месте выставляется один черный конусообразный знак вершиной вверх. Если такое судно стоит на якорь, то корзина выставляется в направлении от якорного шара в сторону заметных снастей.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «д» (1)

Судно с механическим двигателем, занятое тралением (протаскиванием траля или другого аппарата по дну или около дна моря) и не стоящее на якорь, несет:

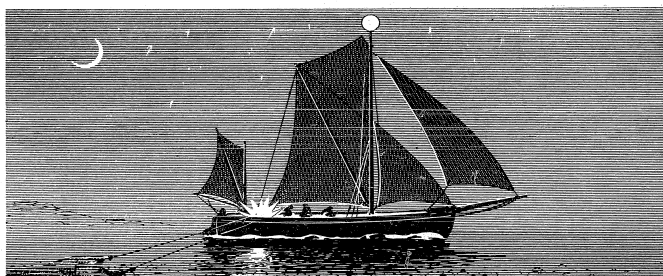
а) Трехцветный фонарь, устанавливаемый на мачте и устроенный таким образом, что светит белым огнем от направления прямо по носу до 2 румбов ($22\frac{1}{2}^\circ$) с каждого борта. Зелe-

ный и красный огни светят от этих двух румбов до 2 румбов позади трансева правого и левого борта соответственно;

б) белый огонь надвиз вокруг по всему горизонту. Он устанавливается ниже трехцветного фонаря не менее чем на 1,53 м и не более чем на 3,05 м;

в) белый кормовой огонь.

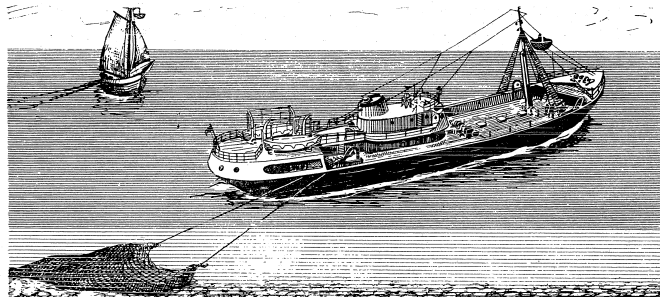
Все указанные огни видны не менее чем на 2 мили.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «д» (II)

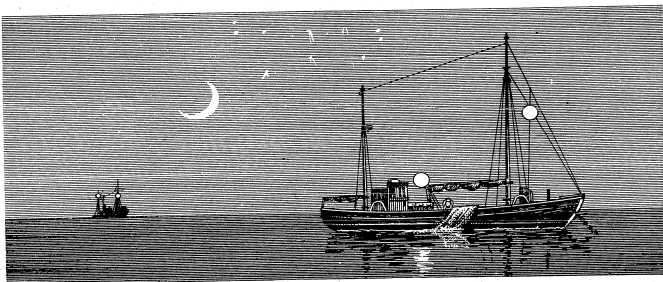
Парусное судно, занятное тралением (протаскиванием дриги или другого аппарата по дну или около дна моря) и не стоящее на якорь, несет белый огонь в фонаре, устроенном таким образом, что виден по всему горизонту, а при подходе других

судов для предотвращения столкновения заблаговременно показывает вспышку белого огня. Видимость огней не должна быть менее 2 миль.



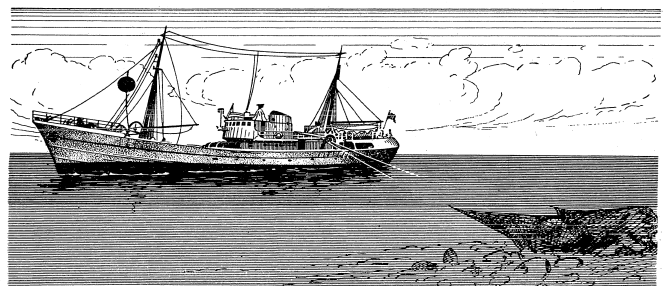
К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «д» (III)

Суда с механическим двигателем и парусные, занятые тралением (протаскиванием дриги или другого аппарата по дну или около дна моря) и не стоящие на якорь, днем выставляют на самом видном месте корзину.



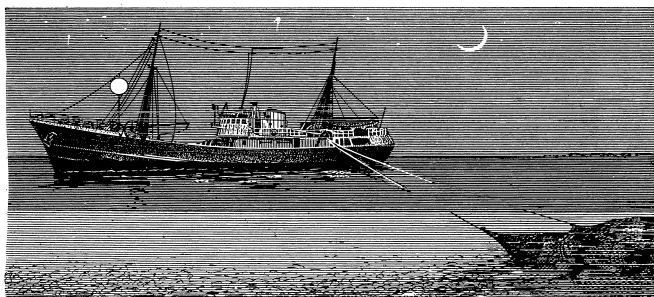
К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «ж»

Судно длиной менее 45,75 м, занятые ловлей рыбы, стоя на якоре, ночью несут в носовой своей части на самом видном месте белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль, а при подходе другого судна или судна, показывающего еще один белый огонь, установленный не менее чем на 1,83 м выше якорного огня и на расстоянии от него не менее 3,05 м по горизонтали в сторону выметанных снастей.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «з»

Судно во время лова рыбы, остановившееся вследствие того, что его рыболовная снасть зацепилась за скалу или другое препятствие, в дневное время выставляет на передней своей части на самом видном месте якорный знак, т. е. черный шар диаметром не менее 0,61 м. Корзина в таком случае должна быть спущенной.



К ПРАВИЛУ 9, ПУНКТ «з»

Судно во время лова рыбы, остановившееся вследствие того, что его рыболовная снасть зацепилась за скалу или другое препятствие, в ночное время выставляет: если оно длиной менее 45,75 м, один якорный огонь, а длиной в 45,75 м и более — два якорных огня согласно правилу 11.

На рисунке изображено судно длиной менее 45,75 м.

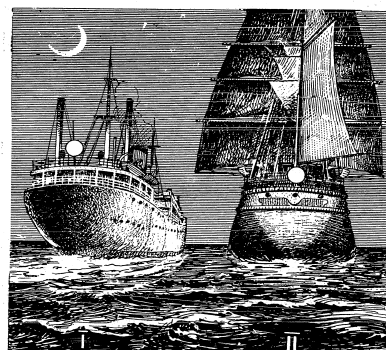
К ПРАВИЛУ 10, ПУНКТ «а»

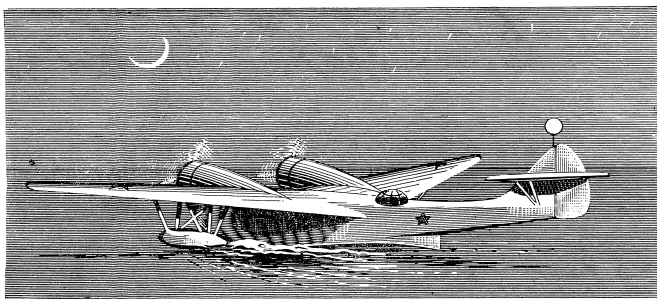
Судно на ходу несет на корме белый огонь, устроенный так, что освещает дугу горизонта в 12 румбов (по 6 румбов с каждого борта), а по силе света он должен быть виден не менее чем на 2 миль.

На рисунке изображены:

- I — судно с механическим двигателем;
- II — парусное судно.

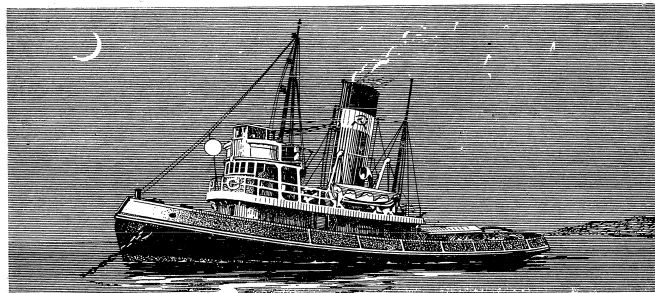
Каждое из этих судов своей кормой обращено к наблюдателю.





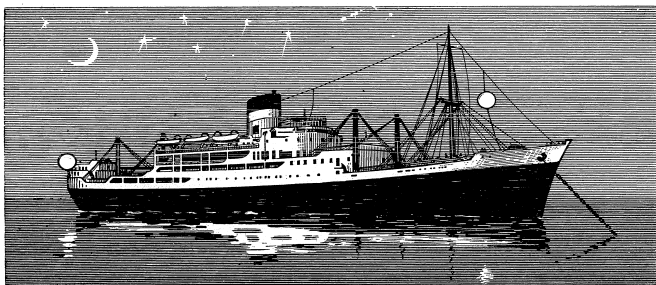
К ПРАВИЛУ 10, ПУНКТ «в»

Гидросамолет на воде на ходу несет в хвостовой своей части
белый огонь, освещающий дугу горизонта в 140°, т. е. по 70° на
каждую сторону гидросамолета от направления прямо назад,
а по силе света видимый не менее чем на 2 миль.



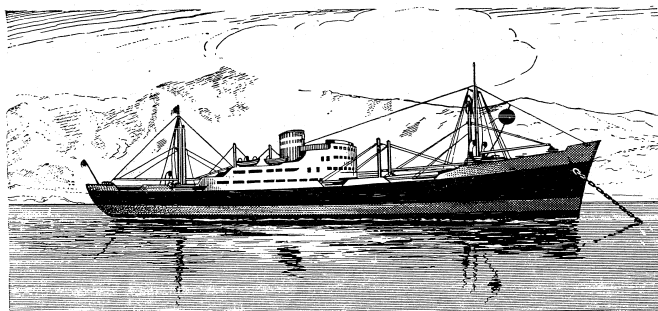
К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «а»

Судно длиной менее 45,75 м, стоящее на якорь, держит белый огонь, вы-
ставленный в носовой части и видимый вокруг по всему горизонту на рассто-
янии не менее 2 миль.



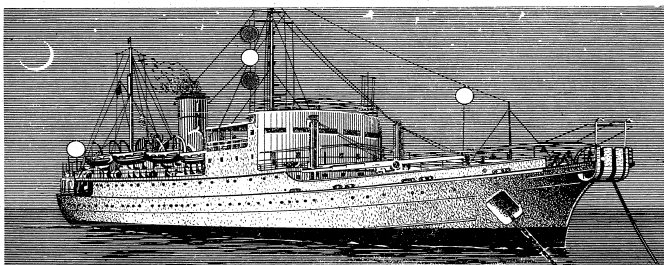
К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «б»

Судно длиной более 45,75 м, стоящее на якорь, держит два белых огня: один — в носовой, другой — в кормовой части судна. Оба огня видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «в»

Судно, стоящее на якорь, днем держит в носовой своей части на самом видном месте черный шар диаметром не менее 0,61 м.

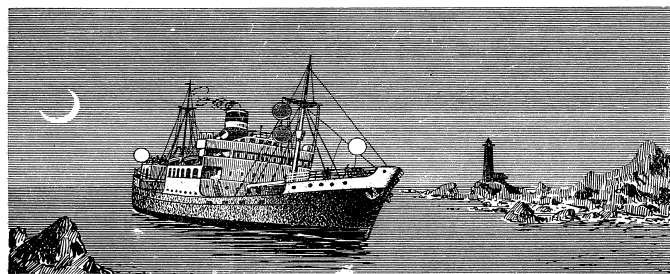


К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «Г»

Судно, занятое прокладкой или поднятием подводного кабеля или другими гидрографическими и подводными работами, стоящее на якоре, ночью держит три огня вертикально один над другим, из которых: верхний и нижний — красные, а средний — белый; все они светят вокруг по всему горизонту и указывают

на род занятий данного судна. Кроме того, судно выставляет соответствующие якорные огни.

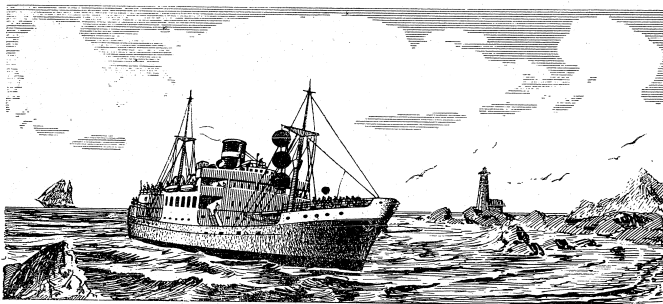
На рисунке изображено судно длиной более 45,75 м, поэтому оно держит якорные огни как на носу, так и на корме.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «Д»

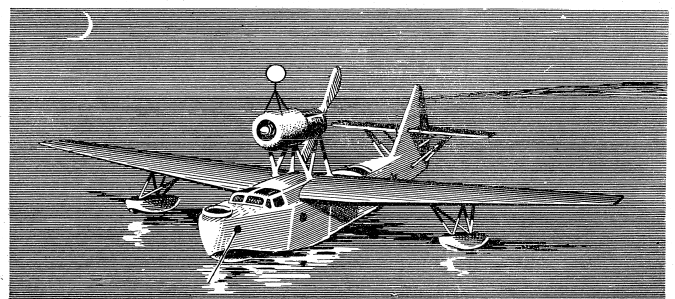
Судно, стоящее на якорь, ночью держит соответствующие якорные огни и два красных огня, расположенных на наиболее видном месте вертикально один над другим.

Все указанные огни светят вокруг по всему горизонту и указывают на род занятий данного судна. Кроме того, судно выставляет соответствующие якорные огни.



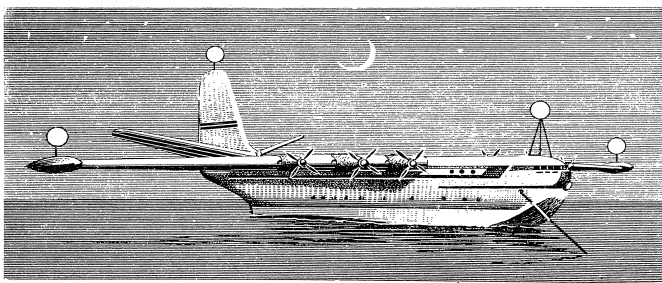
К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «д»

Судно, стоящее на якорь, днем держит на самом видном месте три черных шара диаметром не менее 0,61 м каждый, расположенных вертикально один над другим на расстоянии 1,83 м друг от друга.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «е»

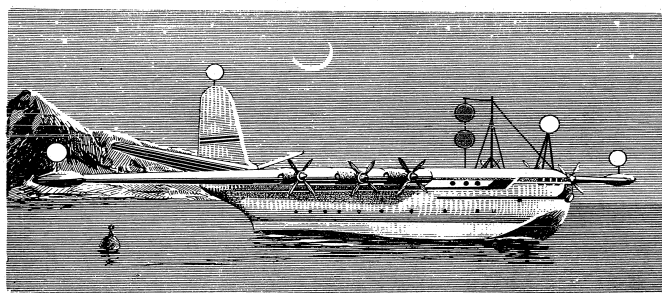
Гидросамолет длиной менее 45,75 м на воде, стоящий на якоре, держит на самом видном месте один белый огонь, видимый вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 2 миль.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «ж»

Гидросамолет длиной более 45,75 м на воде, стоя на якоре, держит на самом видном месте два белых огня: один спереди, другой сзади. Оба эти огня видны вокруг по всему горизонту на расстоянии не менее 3 миль.

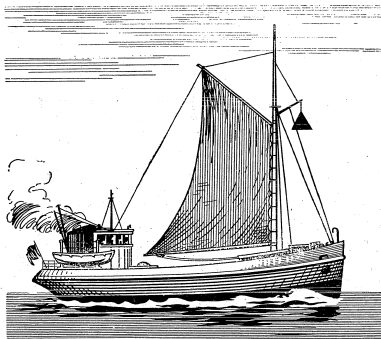
Если размах крыльев более 45,75 м, то на конце каждого крыла для указания наибольшего размаха крыльев дополнительно выставляется по одному белому огню, по возможности видным вокруг по всему горизонту на расстоянии 1 мили.



К ПРАВИЛУ 11, ПУНКТ «з»

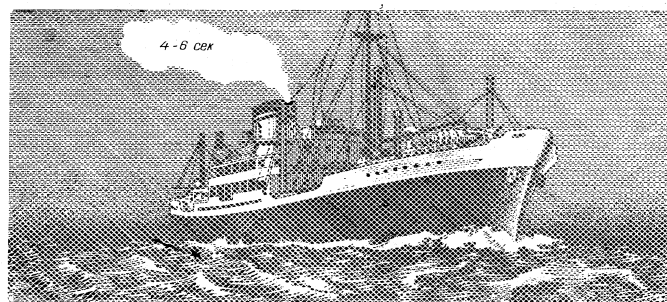
Гидросамолет, стоящий на мели, держит якорный огонь или огни в зависимости от длины и размаха крыльев и дополнительно два красных огня, расположенных вертикально один над

другим на расстоянии 0,91 м друг от друга. Все огни видны вокруг по всему горизонту. На рисунке изображен гидросамолет длиной более 45,75 м.



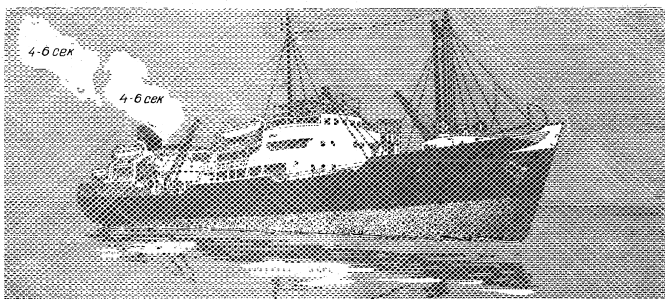
К ПРАВИЛУ 14

Судно, идущее под парусами и в то же время приводимое в движение машиной, днем несет в передней части на наиболее видном месте один конусообразный знак черного цвета вершиной вверх. Диаметр основания такого знака должен быть не менее 0,51 м.



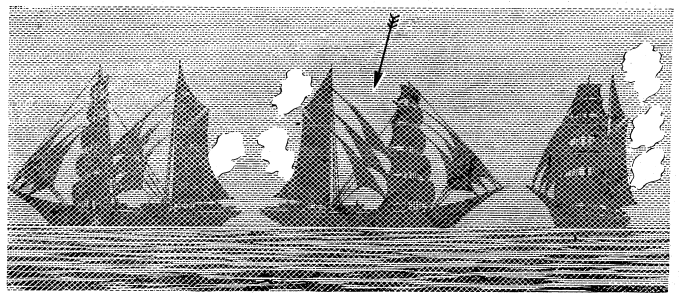
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (1)

Судно с механическим двигателем, идущее под парусами, днем или ночью, подает один продолжительный звук (4—6 сек.) через промежутки не более 2 мин.



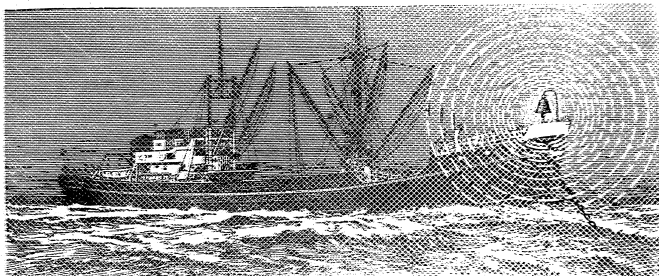
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (II)

Судно с механическим двигателем на ходу, но останавли-
вается и не вносящее ход, во время тумана и при любых дру-
гих условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, по-
дает через промежутки не более 2 мин. два продолжительных
звука по 4—6 сек. каждый с интервалом между ними около
1 сек.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (III)

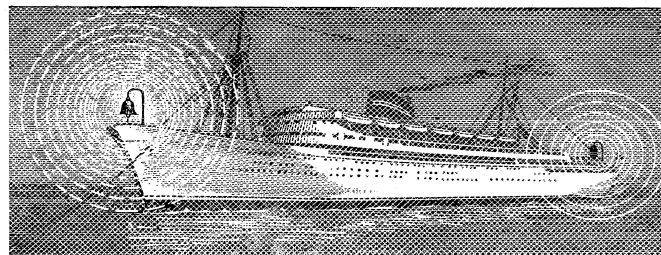
Парусное судно на ходу во время тумана или при любых
других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью,
подает звуковой сигнал туманным горном через промежутки не
более 1 мин., когда оно на правом галсе — один звук, на левом
галсе — два звука попарно, а при ветре позадн траверза — под-
ряд три звука.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

Судно длиной менее 106,75 м, стоящее на якоре во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, усиленно звонит в колокол в течение приблизительно 5 сек. и через промежуток времени не более 1 мин.

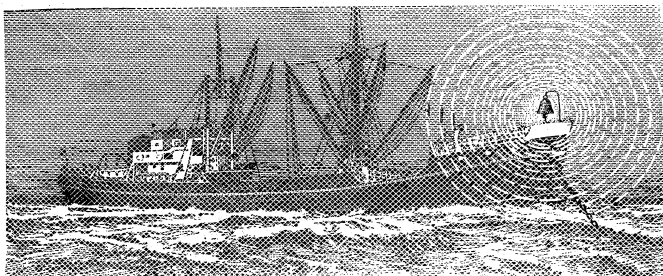
При приближении других судов такое судно может дополнительно подавать свистком звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звуков, подаваемых последовательно.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

Судно длиной более 106,75 м, стоящее на якоре во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, в носовой части издает звук колоколом в течение около 5 сек. с интервалом не более 1 мин., а в кормовой части — гонгом, также в течение около 5 сек. и с интервалом не более 1 мин.

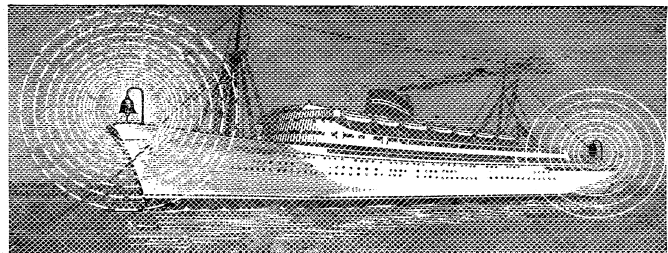
При приближении других судов такое судно может подавать свистком дополнительный звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звуков, подаваемых последовательно.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

Судно длиной менее 106,75 м, стоящее на якорю во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, учиненно звонит в колокол в течение приблизительно 5 сек. и через промежутки времени не более 1 мин.

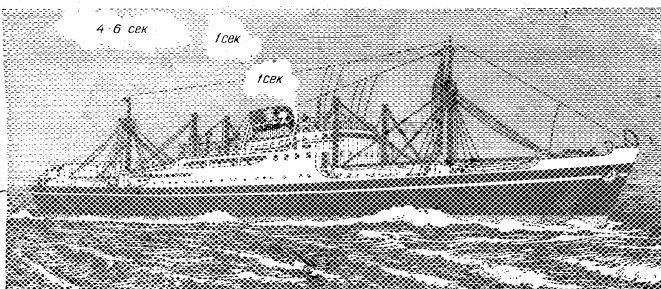
При приближении других судов такое судно может дополнительно подавать свистком звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звуков, подаваемых последовательно.



К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IV)

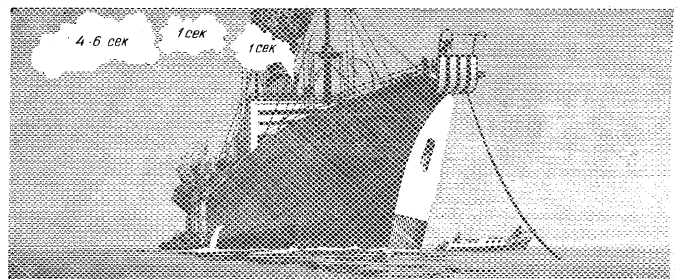
Судно длиной более 106,75 м, стоящее на якорю во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, в носовой части издает звук колоколом в течение около 5 сек. с интервалом не более 1 мин., а в кормовой части — гонгом, также в течение около 5 сек. и с интервалом не более 1 мин.

При приближении других судов такое судно может подавать свистком дополнительный звуковой сигнал, состоящий из одного короткого, одного продолжительного и одного короткого звуков, подаваемых последовательно.



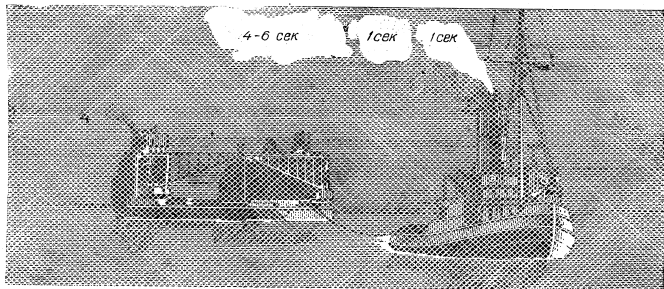
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (V)

Судно на ходу, лишенное возможности управляться или маневрировать, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, подает через промежутки времени не более 1 мин. звуковой сигнал, состоящий из одного продолжительного и двух, вслед подаваемых, коротких звуков.



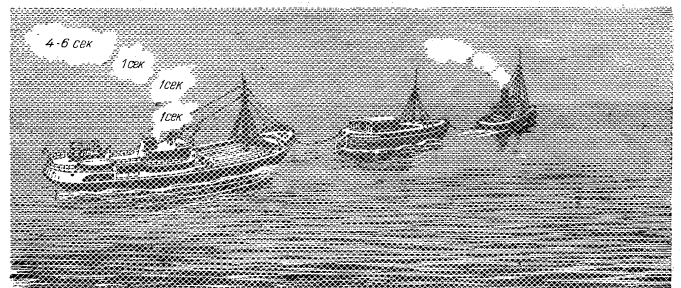
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (V)

Судно, занятое прокладкой или подъемом подводного кабеля или другими работами, из-за чего оно не в состоянии уступить дорогу приближающемуся судну, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, подает через промежутки не более 1 мин. звуковой сигнал, состоящий из одного продолжительного и двух, вслед подаваемых, коротких звуков.



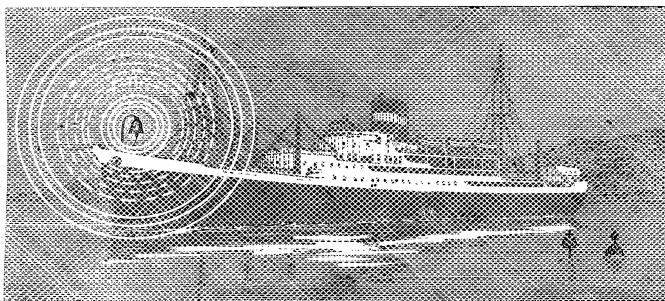
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (V)

Судно с буксиром во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость днем или ночью, подает через промежутки не более 1 мин. звуковой сигнал, состоящий из одного продолжительного и двух, вслед за ним, коротких звуков.



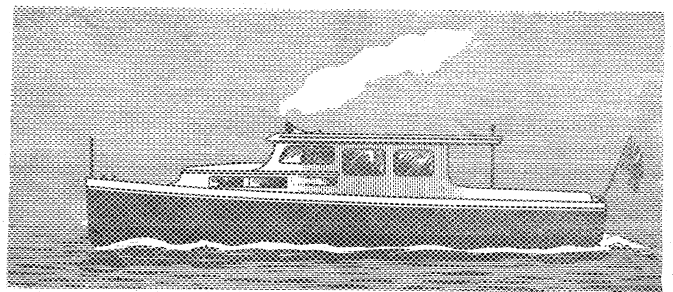
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (VI)

Буксируемое судно, если на нем имеется команда, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, подает через промежутки не более 1 мин. звуковой сигнал, состоящий из одного продолжительного и трех, вслед за ним, коротких звуков. Если буксируется более одного судна, то такой сигнал подает последнее из них.



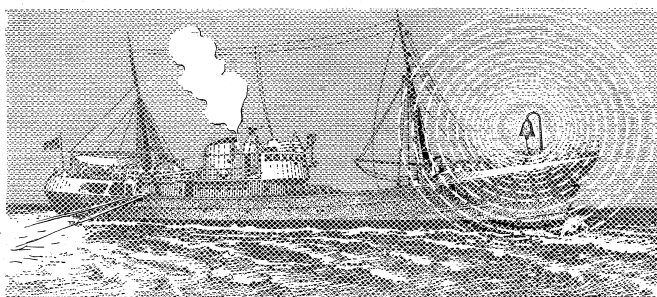
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (VII)

Судно, стоящее на якорь, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, усиленно звонит в колокол приблизительно в течение 5 сек. через промежутки не более 1 мин. и дополнительно делает три отдельных и ясных удара в колокол непосредственно перед и после такого сигнала.



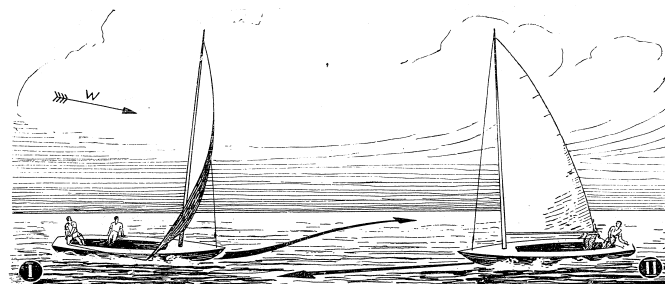
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (VIII)

Судно менее 20 тонн, гребная шлюпка, гидросамолет во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, подает любой эффективный звуковой сигнал через промежутки времени не более 1 мин. при условии, если они не подают обычных туманных сигналов.



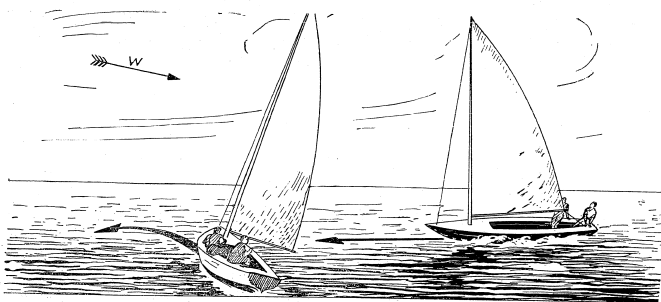
К ПРАВИЛУ 15, ПУНКТ «в» (IX)

Сухо более 20 тонн, занятые рыбной ловлей, во время тумана или при любых других условиях, ограничивающих видимость, подает через промежуток не более 1 мин. один звук свистка или при любых других условиях, ограничивающих видимость, подает через промежуток не более 1 мин. один звук свистка или горном, а вслед за ним учащенно звонит в колокол.



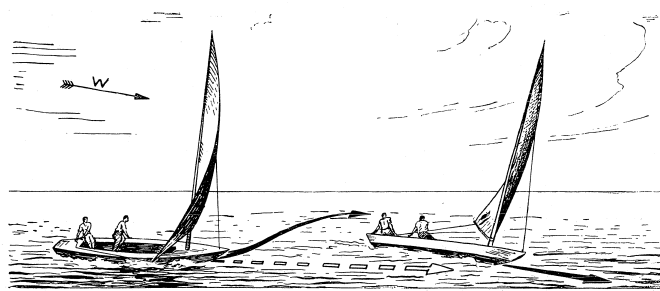
К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «а»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем одно из судов I идет полным ветром, а другое II круто к ветру. В таком случае судно, идущее полным ветром, уступает дорогу судну, идущему круто к ветру.



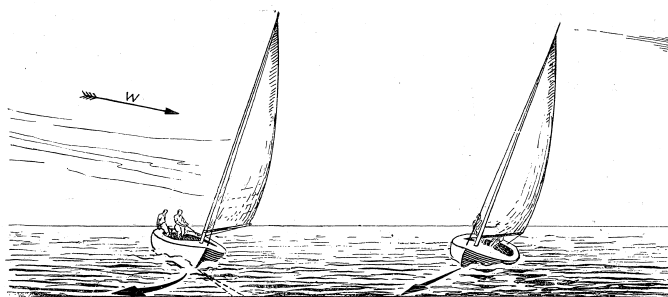
К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «б»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем оба судна идут круто к ветру.
В таком случае судно, идущее круто к ветру левым галсом, уступает дорогу судну, идущему круто к ветру правым галсом.



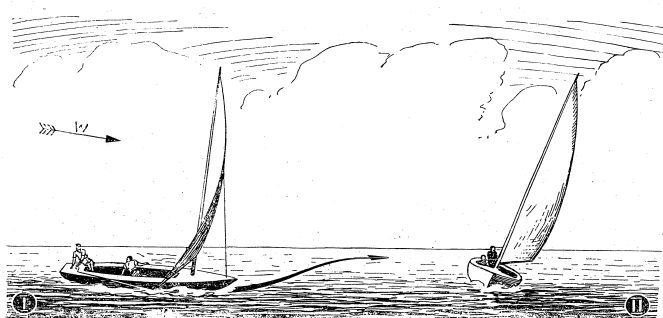
К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «в»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем оба судна идут полным ветром, но разными галсами.
В таком случае судно, идущее левым галсом, уступает дорогу судну, идущему правым галсом.



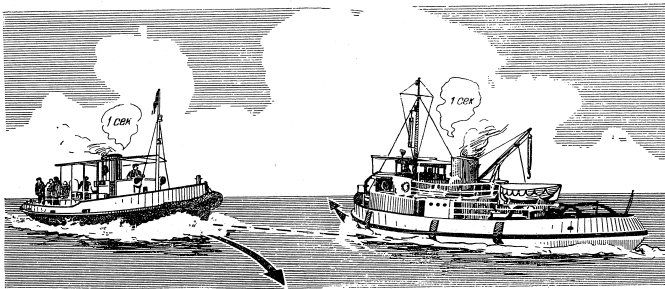
К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «г»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем оба судна идут полным ветром и тем же галсом.
В таком случае судно, находящееся на ветре, уступает дорогу судну, находящемуся под ветром.



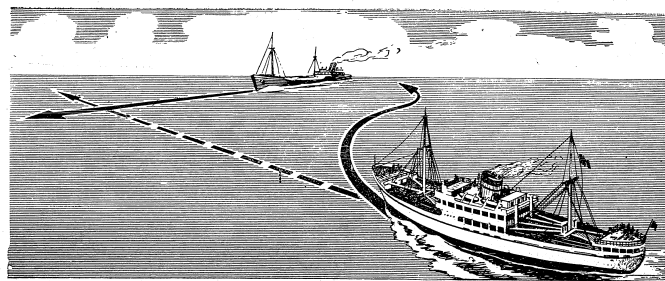
К ПРАВИЛУ 17, ПУНКТ «д»

Два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, причем одно из судов / идет по ветру.
В таком случае судно, идущее по ветру, уступает дорогу другому судну II.



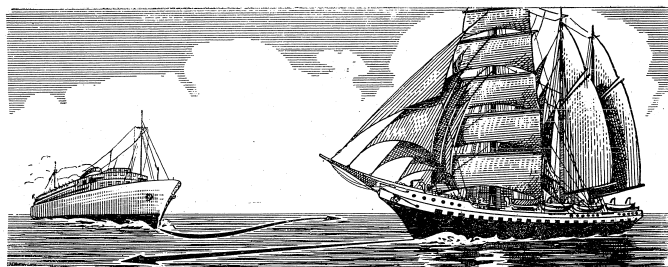
К ПРАВИЛУ 18, ПУНКТ «а»

Два судна с механическими двигателями идут прямо или почти прямо друг на друга так, что возникает опасность столкновения.
В таком случае каждое из них изменяет свой курс вправо так, чтобы они могли разойтись левыми бортами.



К ПРАВИЛАМ 19, 21, 23

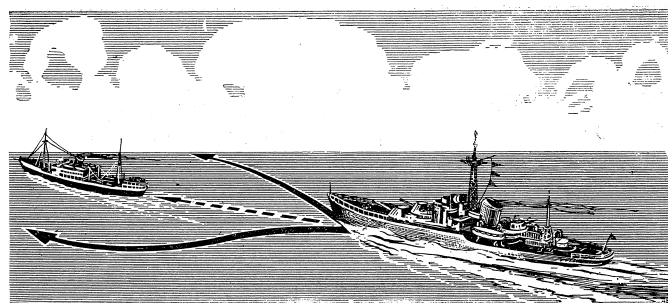
Два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения.
В таком случае судно, которое идет другим судном, на своей правой стороне, уступает ему дорогу. Оно изменяет курс с тем, чтобы пройти у другого судна по корме, либо должно уменьшить ход, остановиться или дать задний ход.
Другое же судно обязано идти прежним курсом и с той же скоростью.



К ПРАВИЛУ 20, ПУНКТ «а»

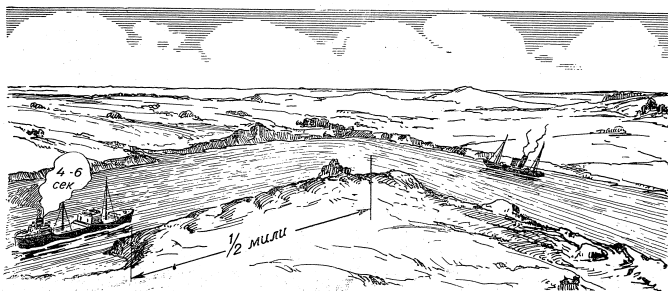
Судно с механическим двигателем и парусное судно сближаются таким курсом, что возникает опасность столкновения. Судно с механическим двигателем всегда уступает дорогу парусному судну, за исключением случаев, когда парусное судно является обгоняющим и когда парусное судно, не занятное

рыбной ловлей, сближается с судном с механическим двигателем, производящим ловлю рыбы, а также тем судам с механическими двигателями, которые по смыслу правила лишены возможности уступить дорогу другим судам.



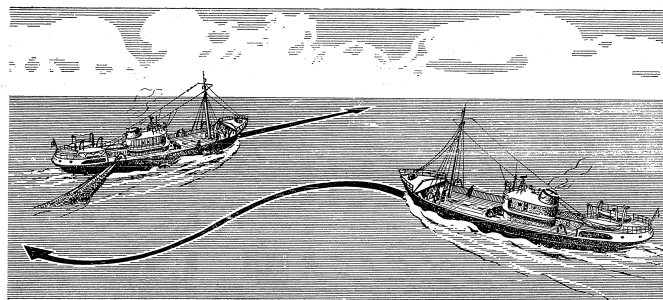
К ПРАВИЛАМ 21 и 24, ПУНКТ «а»

Судно, обгоняющее другое, при всех условиях уступает дорогу обгоняемому судну. Обгоняемое судно должно идти прежним курсом и той же скоростью.



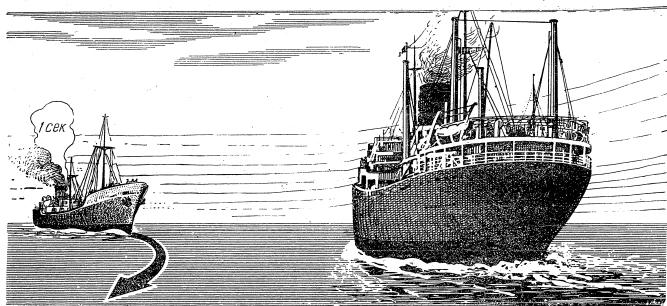
К ПРАВИЛУ 25, ПУНКТЫ «а» и «б»

Судно с механическим двигателем, сходящее в узком проходе, держится той стороны фарватера или главного прохода, которая находится у него с правого борта.
Подойдя к концу казала на расстояние полумили, такое судно должно дать свистком один продолжительный звук.



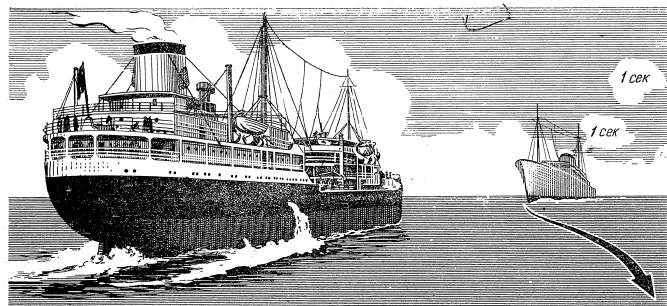
К ПРАВИЛУ 26

Судно на ходу, не занятное рыбной ловлей, уступает дорогу судну, занятому ловлей рыбы сетями, крючковыми снастями или тралями.



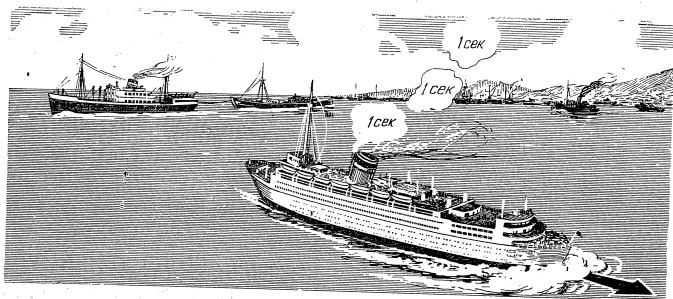
К ПРАВИЛУ 28, ПУНКТ «а»

Суда находятся на виду одно у другого.
Судно с механическим двигателем, изменяя свой курс влево, указывает это подачей одного короткого звука свистком, что означает: «Я изменяю свой курс влево».



К ПРАВИЛУ 28, ПУНКТ «а»

Суда находятся на виду друг у друга.
Судно с механическим двигателем, изменяя свой курс влево, указывает это подачей двух коротких звуков свистком, что означает: «Я изменяю свой курс влево».



К ПРАВИЛУ 28, ПУНКТ «а»

Суда находятся на виду друг у друга.
Судно с механическим двигателем, изменяя работу своей машины на задний ход, указывает на это подачей трех коротких звуков свистком, что означает: «Мои машины работают на задний ход».

СОДЕРЖАНИЕ

1. ПРАВИЛА ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ	Стр. 4
2. КРАТКИЕ ПОЯСНЕНИЯ К «ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ»	23
3. ИЛЛЮСТРАЦИИ К «ПРАВИЛАМ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ В МОРЕ»	33

Евгений Александрович Миклушинский
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Обложка художника К. К. Арсенова
Рисунки художника В. И. Сорокина

Техн. редактор М. С. Карякина
Корректор М. В. Радвинкина

Редактор В. М. Чиквандзе
Редактор Издана М. Г. Игонин

Художественный редактор Б. А. Васильев

Г-10778

Сдано в набор 15/III—55.

Подписано к печати 14/VII—55.

Бумага 92×69/16 Физ. п. л. = 7,0 Уч.-изд. л. = 7,13
Изд. № 8/400

Зак. 208.
Тираж 16 000 экз.

7-я типография Управления Военного Издательства Министерства Обороны Союза ССР

Цена 5 руб. 50 коп.

ИЗДАТЕЛЬСТВО
ДОСААФ
Москва
1955